
UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00025153 8





LAS OBRAS PÚBLICAS EN ESPAÑA

BIBLIOTECA DE LA REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

LAS OBRAS PÚBLICAS EN ESPAÑA

ESTUDIO HISTÓRICO

POR

D. PABLO DE ALZOLA Y MINONDO

INGENIERO JEFE DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

CORRESPONDIENTE DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

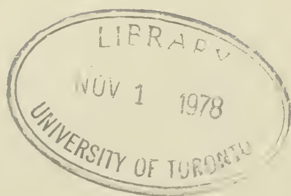
Y DE LA REAL ACADEMIA DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES, ETC., ETC.



BILBAO

Imprenta de la Casa de Misericordia

1899


LIBRARY
NOV 1 1978
UNIVERSITY OF TORONTO

INTRODUCCIÓN

I. Utilidad de los caminos.—Solicitud con que los atendían en la antigüedad.—Su influencia en los medios de gobierno y en los intereses económicos.—Invento y progresos de la navegación con buques de vapor.—Adelantos en los trasportes terrestres hasta los trenes rápidos.—Descenso de las tarifas.—Acrecentamiento del tráfico.

II. Requisitos que deben llenar los estudios históricos.—Concepto estrecho de los escritores antiguos.—Filosofía de la Historia.—Necesidad de abarcar los intereses materiales.—Influencia de la riqueza en el poder de las naciones.—Es preciso estudiar á fondo las causas de la decadencia de España.

III. Importancia de las monografías.—Instituciones fundamentales de la Sociedad española.—Libros relacionados con las vicisitudes de la industria y del comercio.—Falta de una *Historia de las Obras públicas en España.*—Estudios de Mr. Vignon acerca de la administración del mismo ramo en Francia.

IV. Carácter distinto de este libro.—Su división en varias épocas.—Necesidad de establecer comunicaciones fáciles en el territorio quebrado de la Península.—Consulta prolija para resurgir los medios de transporte existentes durante el viejo régimen.—Fuentes del período moderno.

V. Paralelo sucesivo del servicio de Obras públicas entre España y Francia.—Adelanto de las regiones aforadas respecto de las provincias de Castilla.—Apatía censurable durante la Casa de Austria.—Empieza Fernando VI la construcción de carreteras por cuenta del Tesoro.—Medios de locomoción en el comienzo del siglo XIX.—Progreso realizado.

VI. Deber de los Gobiernos de fomentar las obras públicas.—Su definición.—Balance de las ejecutadas durante el régimen absoluto.—Gran adelanto en los últimos 60 años.—Exigüidad de las redes de caminos provinciales y vecinales.—Sus causas.—Ferrocarriles secundarios.—La prestación personal.—Resumen comparativo.—Regeneración nacional.

I

La utilidad pública de las vías de comunicación es un axioma que no se discute. Su necesidad aparece desde la infancia de las sociedades y se acrecienta con pasmosa rapidez á medida que se desarrolla la civilización de cada comarca.

Tiene el hombre una tendencia irresistible á comunicarse con sus semejantes, que se manifiesta sucesivamente en la formación de la familia, de la tribu, del pueblo, de la ciudad, de la provincia y la nación, cuyos habitantes procuran además establecer relaciones con los de otros países.

La historia nos refiere que los fenicios atendían con gran esmero el ramo de caminos, habiendo dejado en España vestigios de algunas de sus calzadas. Los griegos los miraban con tal predilección que los pusieron bajo el amparo del Areópago, asignándoles Aristóteles un lugar preferente en su tratado de Política. Pero los romanos se distinguieron entre todos los pueblos antiguos por sus dotes para la administración y gobierno, y dejaron en España las huellas de su grandeza en los restos de los palacios y monumentos, de sus célebres acueductos y puentes, y de la vastísima red de calzadas, cuya longitud hace subir un ilustre académico á 30.000 kilómetros.

El desarrollo de los caminos refleja el grado de civilización de cada país, siendo más imperioso á medida de la variedad de las relaciones, y del aumento del comercio que se encarga de transportar el sobrante de los productos de unos á otros lugares. Lo que en la infancia de las sociedades se considera superfluo llega á ser más adelante indispensable, de modo que si en un principio bastaba remover algunos obstáculos y habilitar los malos pasos de las vías de comunicación, el acrecentamiento del tráfico ha obligado á perfeccionarlas sucesivamente buscando la facilidad y rapidez de los transportes.

Hay pocos ramos de la Administración que influyan más eficazmente en el bienestar de los pueblos, porque los caminos facilitan extraordinariamente los medios de gobernar en la recaudación de los impuestos, en los servicios de orden público, de vigilancia y policía, de correos, de instrucción pública y de defensa del territorio, pero su misión es si cabe más trascendental bajo otros aspectos.

Antiguamente sufrían en ocasiones algunas comarcas europeas los estragos del hambre, á consecuencia de la pérdida de las cosechas, y en la actualidad ocurre lo propio en el Asia y aun en el Indostán, á pesar de los esfuerzos del Gobierno inglés para cruzarlo con una red de ferrocarriles, entre los cuales hay varios titulados *protectores* contra aque-

lla calamidad; porque se construyen principalmente con objeto de surtirlas de subsistencias en los años de escasez con los granos procedentes de las zonas de recolección abundante.

La industria requiere el acarreo de primeras materias generalmente pesadas ó voluminosas y la salida de los productos manufacturados, pero su desarrollo así como el del comercio de artículos nacionales ó extranjeros tiene que ser exiguo y lánguido si no se dispone de buenas comunicaciones.

El movimiento es el gran resorte del cuerpo social, siendo el medio por el cual domina el hombre la naturaleza, y débese su transformación completa á las vertiginosas innovaciones introducidas con los inventos realizados durante la actual centuria.

Los arrastres á lomo se habían sustituído por los carros y coches, muy generalizados estos últimos durante la dominación romana que tuvo perfectamente organizado en España el servicio de *Cursus Publicus,* pero con la invasión de los bárbaros desapareció el uso de carruajes que no volvieron á utilizarse en el Occidente de Europa hasta el comienzo del siglo XVI. En la última centuria se practicaron en Inglaterra, los Estados Unidos y Francia numerosos ensayos de empleo del vapor como fuerza motriz en la navegación y después de aquellas fecundas experiencias construyó Symmington en 1802 el vapor *C. Dundas.* Fulton hizo en el año siguiente las pruebas de un nuevo buque en el Sena, y á su regreso á América estableció con el *Clermont* en 1807 un servicio regular de transporte de viajeros.

Desde entonces no han cesado los adelantos de la mecánica: á las ruedas de paletas sustituyó la hélice; á los cascos de madera las construcciones de acero, y á las antiguas máquinas motrices las *Compound* de doble y triple expansión con el exiguo consumo de un kilogramo de carbón por caballo y por hora. A favor de estos perfeccionamientos se

ha logrado la rapidez, la comodidad y el lujo en los palacios flotantes que cruzan el Océano. Constituída en 1840 la compañía inglesa de Cunard, sus vapores trasatlánticos recorren la carrera de Queenstown á Nueva York en plazo cada vez más breve; era la marcha de 7 $^1/_4$ millas por hora en aquella época, subió á 13 $^1/_4$ en 1850 y permaneció casi inalterable hasta 1857, avanzando entonces á 15 millas para saltar á 19 $^1/_4$ en 1884, á 20 en 1889 y á 21 $^2/_3$ en 1894. Quiere decir que la travesía de 12 días y 10 horas se redujo al breve período de 5 días y 8 horas.

Los medios de locomoción terrestres han sufrido una metamórfosis no menos extraordinaria. En el trayecto de París á Marsella se invertían en el año 1650 359 horas; 184 poco antes de la Revolución francesa, 80 con las diligencias en 1833, 39 en ferrocarril en 1854, y 12 horas y media en 1897. Tardaban las galeras á principios del siglo de Madrid á Irún doce días y las calesas ó coches particulares ocho; las diligencias establecidas en la misma carrera en 1821 invertían cuatro días; suprimidas en el comedio del siglo las paradas nocturnas se ganó día y medio marchando las diligencias á razón de unos 8 kilómetros por hora y á 10,^{k} 40 la silla correo que recorría el trayecto en 44 horas.

R. Trevithick instaló en 1804 en uno de los parques de Londres un ferrocarril circular arrastrado por la locomotora de su invención. Inauguró Stephenson en 1825 el camino de hierro de Darlington á Stockton escuchando al ponerse en marcha la mole gigantesca los *hurras* atronadores de la atónita muchedumbre, y después de sucesivos perfeccionamientos introducidos en las máquinas se abrió en 1830 al tránsito público la vía férrea de Liverpool á Manchester con la marcha rápida de trenes de viajeros á razón de 24 kilómetros por hora. Tan contundente experiencia demostró aún á los espíritus más refractarios al extraño adelanto las ventajas indiscutibles del nuevo medio de transporte.

Se sustituyó posteriormente el acero inventado por Besse-

mer al hierro de los carriles, aumentando la fortaleza de las vías para dar paso á trenes cada vez más pesados y á locomotoras tan grandes como veloces, introduciéndose al propio tiempo toda clase de comodidades y refinamientos en los trenes expresos, especialmente en los de lujo, compuestos de coches largos de ocho ruedas del sistema Pullmann provistos de salones, dormitorios y comedor.

Aún en España en donde la topografía del territorio, la falta de la doble vía y el poco peso de los carriles limitan la velocidad máxima á 60 kilómetros por hora en los trayectos llanos, se invierten 15 $^{1}/_{3}$ horas en el recorrido de los trenes más rápidos desde Madrid á Irún con el rodeo de Valladolid que evitaban las diligencias por la carretera de Aranda de Duero.

La marcha máxima en la línea del Norte de Francia era en 1882 de 68 á 75 kilómetros que avanzó en la vía de París á Calais en 1895 á 82 kilómetros y se ha llegado con posterioridad á correr á razón de 95 kilómetros aunque por excepción. El rápido de Berlín á Hamburgo camina á 85 ^{k} por hora y aún se va con mayor velocidad en algunos caminos ingleses y americanos. En el *Nort-Western-Company* se han recorrido algunas secciones á 120 ^{k} y se espera alcanzar mayores velocidades con las locomotoras eléctricas, que están todavía en el período de ensayo.

Ha coincidido con la creación de tan potentes instrumentos de transporte la baratura en las tarifas de viajeros y mercancías que unida al menor tiempo invertido y á la mayor seguridad han desarrollado la locomoción terrestre y marítima en proporciones asombrosas. El arrastre de la tonelada á un kilómetro que costaba en Francia de 1,00 á 2,00 francos á lomo, se pagaba 0,50 un siglo há hecho en carreta; descendió á 0,20 á mediados del siglo, y el promedio de los precios de transporte de las mercancías en las redes de los ferrocarriles de las Grandes Compañías ha bajado paulatinamente de 0,12 francos en 1840 á 0,05, y en los canales y ríos navegables la tarifa que era de tres céntimos

á uno nada más, precio ínfimo que se aplica comunmente en los Estados Unidos para los arrastres de granos por los caminos de hierro.

La apertura de los istmos, la mejora de los puertos, el alumbrado marítimo, el menor consumo de combustible en las máquinas y la capacidad creciente de los vapores han producido el mismo efecto en los fletes, reduciéndolos á tipos inverosímiles. A tan estupendas innovaciones hubiera seguido la nivelación de los precios en el mercado universal y una concurrencia implacable de no apelar las naciones europeas á la legítima defensa de la vida de sus comarcas por medio de los aranceles de aduanas, evitando la emigración de los labradores de tierras esquilmadas respecto de los fértiles campos americanos colocados en situación privilegiada por la vecindad del litoral marítimo ó de caudalosos ríos adecuados á la navegación de buques de alto bordo en largos trayectos.

Las vías férreas han despertado un tráfico incesante de viajeros que contrasta con la quietud de los siglos pasados, especialmente entre las grandes poblaciones y sus arrabales, causando asombro las masas de gente que circulan por algunas estaciones de Londres y por las líneas metropolitanas de aquella capital, Nueva York, Berlín, etc. Aun sin salir de España hay ejemplos de extraordinario acrecentamiento: decía Madoz en su *Diccionario geográfico* que era muy crecido el número de personas que por sus negocios y por mero recreo entraban y salían en Bilbao el año 1844 en los coches que afluían á la villa, y sin embargo, aquel número que parecía entonces alto era tan sólo de 58 diarias, mientras excede ahora entre los ferrocarriles y tranvías eléctricos de 14.000, siendo por tanto 241 veces mayor.

Y como si no bastasen tantos triunfos científicos para inmortalizar al siglo XIX, los prodigios de la electricidad han abierto inmensos horizontes al progreso. La trasmisión de la fuerza á distancia y la tracción en los tranvías son dos problemas satisfactoriamente resueltos, esperándose domi-

nar en plazo breve los del empleo de motores eléctricos en los ferrocarriles y en muchas aplicaciones industriales.

II

Consignó Macaulay en su estudio crítico sobre la historia de Grecia, que debía comprender lo más esencial de las guerras y las operaciones militares, «mas no hallará trivial cuanto se refiera á disminuir ó acrecentar la felicidad y ventura de los hombres; reproducirá con vivos colores el cuadro de las relaciones domésticas, de los usos y costumbres, de los espectáculos y entretenimientos; no verá con indiferencia el estado de la agricultura, de las artes mecánicas y de las comodidades, ni los progresos de las bellas artes, poniendo especialísimo cuidado en la historia de aquella literatura admirable.» Y el traductor de sus *Estudios históricos* señaló en el prefacio de *La Guerra de sucesión en tiempo de Felipe V* la fortuna con que el ilustre historiador pudo cumplir aquellos preceptos penetrando en el íntimo modo de ser de los pueblos descritos, sin perjuicio de amenizar la aridez del relato con la amalgama de la poesía y de la filosofía en las debidas proporciones y de anécdotas interesantes.

Varios publicistas han demostrado la gran importancia de las historias locales, recordando D. Carmelo de Echegaray, Cronista de las Provincias Vascongadas, que gracias á la paciente labor de los archiveros-bibliotecarios de Francia, se va reconstituyendo la historia de la nación vecina, y le dió relieve el malogrado D. Luis Vidart al escoger en 1894 como tema de su ingreso en la Real Academia de la Historia la »Utilidad de las monografías para el cabal conocimiento de la de España.»

Los historiadores griegos y romanos se limitaron á escribir la crónica política y militar de sus repúblicas é imperios, y desde que en los tiempos espléndidos del Renacimiento se consumó la unión de las Coronas de Castilla y Aragón,

alcanzando España un puesto preeminente en el mundo, nuestros autores Mariana, Mendoza, Solís y Melo se inspiraron en Jenofonte, Tito Livio y Tácito.

Reducíase entonces la Historia á una especie de registro de las guerras y de los sucesos más insignificantes relativos á la vida de los reyes, á las ceremonias palatinas y á las hazañas y arengas de los caudillos, pero se omitía generalmente cuanto afectaba á la masa general del pueblo, al estado próspero ó adverso de la industria, de las artes y del comercio, al vigor ó enervamiento de las fuerzas vivas de cada país, base fundamental de su mayor ó menor consistencia y de sus futuros destinos.

El concepto estrecho de la Historia se empieza á desvanecer cuando surge la filosofía de esta ciencia inaugurada por San Agustín y desenvuelta por Bossuet y el gran metafísico Hegel. Decía el P. Sarmiento: «Si tomo un libro de Historia en la mano, no tropiezo con otra cosa sino con un tejido continuado de guerras, con tal ó cual nacimiento de príncipes, como si sólo las acciones de éstos fuesen el único objeto de estudio.» El erudito D. Martín Fernández de Navarrete echaba de menos la historia civil con los progresos de la legislación, de las ciencias y las artes, así como el influjo de las costumbres y de los vínculos que unen á los hombres; y el insigne Jove Llanos expresó ideas parecidas en su discurso de recepción en la citada Academia verificada el año 1778.

Desde entonces se ha adelantado bastante en las investigaciones históricas, pero opinamos como el Sr. Vidart que no se han reunido todavía en nuestra patria los materiales suficientes para completar su estudio, si ha de basarse en datos completos y en documentos debidamente comprobados. Decía D. Eugenio Tapia en el *Curso de historia de la civilización de España* dado á la estampa en 1841, que debía abarcar las instituciones políticas, las leyes, los actos del Gobierno, la administración, el comercio, las artes y todo cuanto conduzca al conocimiento de la vida material,

intelectual y moral de las naciones; la descripción viva y animada de las costumbres, de los hábitos y de todo lo que constituye el carácter y la fisonomía de un pueblo.

He aquí señalada una de las mayores deficiencias, no subsanadas en las postrimerías del siglo. Ha habido entre nosotros ilustres publicistas que han hecho eruditos y profundos estudios de la historia literaria, religiosa, filosófica y aun científica, pero son, en cambio, bien incompletos los trabajos relacionados con el desenvolvimiento de los intereses materiales en España. Y damos tal importancia á esta laguna que no juzgamos posible sin salvarla cumplidamente la investigación concienzuda de las causas que determinaron la gran postración de la Monarquía al extinguirse la Casa de Austria, no debiendo olvidarse el aserto del citado Macaulay, de que para conocer profundamente la anatomía patológica de los Gobiernos y las causas originarias de la decadencia en que á veces vienen á parar los grandes Estados, es preciso estudiar la historia de España.

Necesitan las naciones así como las familias linajudas, si han de sostener su rango y preponderancia, cuidar con solicitud las rentas del patrimonio heredado, procurando acrecentarlas sin descanso para atender con el debido decoro á las necesidades cada vez mayores de la vida moderna. Dios nos libre de poner en duda la grandísima eficacia de las ideas morales y de la pureza de las costumbres, pero ¡desdichado del país que no cuida con ardor del progreso de los medios de subsistencia y de su riqueza por medio de un trabajo perseverante dirigido con inteligencia, del orden en la Administración pública y del sostenimiento de la paz como estado normal!

No está reservada á todos los pueblos la fortuna de llegar al encumbramiento que alcanzó España al término de la Reconquista con la unión de dos monarquías poderosas, las conquistas de Navarra é Italia y el hallazgo de un Nuevo Mundo. Pero cuando se sube al grado de esplendor y grandeza que colocaron á la Península en el rango de

gran potencia desde el glorioso reinado de los Reyes Católicos, resulta más sensible é imperdonable la caída; estudio importantísimo al que se han consagrado en el extranjero trabajos detenidos que aquí están apenas esbozados.

Vino el Emperador Carlos V á sentarse en el trono de España por una serie de infortunios que extinguieron la rama española de los descendientes de la gran Isabel. La muerte prematura de los Infantes D. Juan y D. Miguel, y el cambio realizado á última hora en el testamento de Fernando V que instituyó heredero del trono á su nieto don Carlos en vez del príncipe de su mismo nombre criado en tierra española, nos trajeron la dinastía extranjera de los Austrias con el fastuoso brillo de las empresas guerreras y de las glorias efímeras durante un lapso de sesenta años, adquiriendo desde entonces el carácter nacional un sello de idealismo romántico que fustigó con vano empeño el príncipe de nuestros ingenios.

Cierto que otras potencias participaron también de análogas contiendas y de convulsiones internas durante las agitadas centurias XVI.ª y XVII.ª, mas con dos diferencias esenciales. Cuidaron al propio tiempo con solicitud paternal de robustecer las fuerzas productoras como nervio del poderío y vigor de los pueblos, mientras se miraban aquí con punible indiferencia ó se perseguían á fuerza de desaciertos del Poder, no imitados en otras naciones que tampoco extremaron como nosotros el sistema de *la guerra por la guerra* en luchas crónicas y temerarias mantenidas simultáneamente en diversos países con terquedad indomable.

Aquellas empresas locas costeadas á expensas de una metrópoli extenuada que sufría como el desdichado Carlos II la *alferecía insensata* produjeron á la larga las naturales consecuencias de la prolongada sangría suelta, cien veces más difícil de curar que las dolencias agudas, resultando como vengonzoso epílogo en las postrimerías del siglo XVII el proyecto de reparto entre las potencias de esta nación antes tan pujante y lozana.

Abundando Jove Llanos en las mismas ideas decía en su *Ley agraria* «España estaría llena de puertos, canales y caminos, y por consiguiente de riqueza y de prosperidad si adoptando un sistema pacífico hubiese invertido en ellos los fondos malbaratados en proyectos de vanidad y destrucción.»

Creemos por tanto que es indispensable conocer á fondo la historia de nuestros intereses materiales para penetrar en las causas de la decadencia de España. No debe atribuirse á una sola hecho tan complejo, como observó D. Francisco Silvela en su *Bosquejo histórico* del tiempo de Felipe IV. «Si algún día se escribe la crítica definitiva de nuestro vencimiento se verá, que con alguna exageración se ponderan ahora nuestra pobreza, esterilidad, emigración é intolerancia, y se fija poco la atención de los estadistas é historiadores en *la incapacidad* y en las pequeñas pasiones que por largos espacios *han sido peculiar atributo de nuestros gobernantes.*»

III

Para preparar el estudio concienzudo de los orígenes de la decadencia de España durante la dinastía austriaca se necesita reunir una serie de monografías relativas á los diferentes ramos de la Administración pública y á todas las fuentes de la riqueza nacional. Es preciso llegar en primer término al conocimiento de los hechos, después al de las causas de los sucesos que cultiva la filosofía de la historia y al análisis minucioso de su encadenamiento, propio de la etiología, si se ha de completar el cuadro exigido por la crítica moderna para que á favor de la investigación infatigable desaparezcan las sombras de nuestro pasado y resurja la verdad histórica bañada en luz esplendorosa.

El infatigable académico D. Manuel Danvila y Collado ha reconstituído con fortuna las instituciones fundamentales de la sociedad española en su voluminosa obra intitulada

El Poder civil en España, que partiendo desde su origen y esencia analiza con maestría los principios fundamentales de la institución y su paulatino desenvolvimiento á través de la historia.

Los Consejos del Rey, del Conde de Torreanaz, comprende también en sus dos tomos noticias interesantes de aquel importantísimo Cuerpo en el período comprendido entre la invasión de los bárbaros en las regiones occidentales y el comienzo de la Edad Moderna, terminando cuando empieza en cada país la pluralidad de Consejos. Abarca el reinado de los Reyes Católicos, con quienes nació en España la Administración pública, llegando á su apogeo el poder del Real Consejo, á cuya autoridad acudían los pueblos para formular sus necesidades por la clausura indefinida de las Cortes, á donde anteriormente se encaminaban sus quejas y peticiones. El capítulo VI titulado *El Fomento de los intereses materiales* analiza las obras públicas, la agricultura, la industria manufacturera, la banca, el comercio, la marina mercante, las leyes suntuarias, la inquisición, los judíos y los moros, tratado con un plan vasto, siendo lástima que no se haya continuado el estudio desde los primeros años del siglo XVI en adelante.

Las Actas de las Cortes de Castilla á partir de las celebradas en Madrid en 1563 que publica el Congreso de los Diputados, forman una fuente copiosa para el esclarecimiento de muchos puntos relacionados con el gobierno y la administración. Las obras de *Hacienda pública* debidas al Conde de Campomanes, á D. José Canga Argüelles, D. Pío Pita Pizarro y con posterioridad á los profesores de la Universidad Central D. Eustaquio Toledano y D. José M. Piernas Hurtado, más las numerosas publicaciones del Ministerio del ramo, han contribuído á esclarecer bastante la materia, aun cuando queda todavía mucho por explorar en el Archivo de Simancas respecto de los siglos pasados.

El conocimiento de las vicisitudes de nuestro comercio é industria requiere la consulta de las *Colecciones de tratados*

de D. José de Abreu, D. Antonio Capmany y D. Alejandro Cantillo, el examen de las obras de *Derecho público internacional* y las de *Historia de los tratados* del citado Toledano, de D. P. Soler y Guardiola y otros autores nacionales y y extranjeros. Para el conocimiento de las innumerables reformas en el régimen de las Aduanas se encuentran muchos datos en la *Novísima Recopilación* y en los aranceles publicados en diversas épocas, mereciendo mencionarse entre las modernas las obras de D. Laureano Figuerola y D. T. T. Caballero.

En cuanto al *Estado de los Estudios económicos en España* le dedicamos en 1896 un examen crítico al juzgar la obra publicada con aquel título por el catedrático D. Ramón de Olascoaga, y sólo recordaremos que el autor más fecundo en la parte retrospectiva fué D. Manuel Colmeiro autor de la *Historia de la Economía Política* y de la *Biblioteca de los Economistas españoles de los siglos XVI, XVII* y *XVIII,* obra la primera de verdadera importancia, nutrida de datos concernientes á la industria, al comercio, la minería, los tributos, la moneda, la navegación, los pesos y medidas; y la segunda, especie de índice con una noticia somera de los numerosos libros debidos á los antiguos escritores políticos y á los moralistas.

Entre las obras recientes relacionadas con el desarrollo de los intereses materiales durante los siglos pasados citaremos, *La Historia económica* de D. Alfredo Brañas, *La Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días* por D. Eduardo Verdegay, *La crisis agraria Europea* por D. Joaquín Sánchez de Toca, *Las Primas* á *la construcción naval y á la navegación* por D. Benito de Alzola y Minondo, *Vizcaya minera* por D. Mario Basterra. *El Arte industrial en España* que dimos á la estampa en 1892 con el propósito de impulsar las manufacturas artísticas etc. estando en prensa nuestra *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya.*

Pero notamos el vacío de dos obras: *La Historia de las*

Obras públicas en España y otra de las vicisitudes de *La Industria y el Comercio en los siglos pasados* aun contando con libros tan notables sobre esta última materia como los de D. Jerónimo Ustariz y de los eruditos Capmany y Larruga.

Se encamina nuestro trabajo á llenar la primera omisión, porque sólo ha merecido hasta ahora la especialidad de las obras públicas ejecutadas en tiempos antiguos algunos artículos sueltos, memorias y conferencias. Aun las obras históricas voluminosas publicadas recientemente de los diversos reinados de las casas de Austria y de Borbón consagran á los caminos, canales de riego y de navegación, y á los puertos de mar escasa atención como si se tratara de asunto baladí y de poca importancia.

Se suplió esta misma falta en la nación vecina por el Ingeniero Jefe de *Ponts et Chaussées* Mr. E. M. Vignon, quien publicó en 1862 la obra en tres tomos titulada *Etudes historiques sur l'Administration des voies públiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles.* Ejercía el cargo de director de los Archivos del Ministerio de Agricultura, Comercio y Obras públicas, y después de dedicar siete años al trabajo perseverante y enojoso de examinar legajos y de recopilación de materiales, redactó su estudio bien nutrido de documentos inéditos.

Encontró pocos materiales anteriores al siglo XVII ó sea al reinado de Enrique IV, el cual nombró en 1599 al Duque de Sully *Grand Voyer,* debiéndose á aquel célebre Ministro que *prit á cœur* las obligaciones inherentes á su cargo los cimientos del servicio de Obras públicas por cuenta del Estado, aunque los Tesoreros generales de Francia habían estado encargados con mucha anterioridad de la vigilancia del servicio, construyéndose durante la XVI.ª centuria algunas de las magníficas carreteras adoquinadas del reino vecino.

Desde el año 1600 hubo en Francia un Presupuesto de *Ponts et Chaussées,* ó sean consignaciones del Tesoro Real

para la construcción y entretenimiento de los caminos y puentes que hasta entonces se habían costeado con el producto de los peajes y de ciertos impuestos establecidos en las localidades interesadas, pero correspondió á Colbert la gloria de organizar definitivamente el ramo, sometiéndolo á las reglas de una administración ordenada y activa.

IV

El vacío señalado anteriormente y el examen de las obras de Mr. Vignon y de otros autores que se ocuparon de la misma materia bajo distintos aspectos, nos sugirió la idea de imitar aquel ejemplo trazando el cuadro de un estudio semejante para España, más las circunstancias variaban por completo. Aquí constituyó el siglo XVII un largo eclipse de la vida nacional comenzando los rudimentos del servicio de obras públicas por cuenta del Tesoro en el comedio de la centuria inmediata ó sea con retraso de 150 años respecto de Francia; y por otra parte, ni estábamos al servicio del Estado, ni teníamos ningún cargo oficial, ni disponíamos del personal subalterno que tanto ayudó al Ingeniero Vignon en el desempeño de su cometido.

Mas esta misma organización tan tardía por parte del Gobierno español en el ramo de caminos y canales, imprime un carácter muy distinto á nuestro libro. Si no se emprendió en la Península hasta el reinado de Fernando VI la construcción de carreteras, las necesidades sociales habían impulsado con anterioridad á abrir caminos más ó menos imperfectos por donde transitaban las recuas de mulos, los carros, las galeras y aún en ciertas direcciones los coches, y teníamos también numerosas acequias de riego y bastantes muelles en el litoral marítimo.

Vale por tanto la pena de recopilar las notas dispersas trazando una monografía que abarque simultáneamente las obras públicas y los medios de transporte del viejo régimen encomendado al cuidado de los pueblos, de los regimien-

tos, de los cabildos, de los magnates, de los obispos y de los monasterios, y la historia más documentada desde la época en que interviene directamente el Estado concurriendo á la construcción de las carreteras con determinados arbitrios hasta que en tiempos bastante modernos consigna con la debida claridad en sus Presupuestos de gastos las sumas destinadas á un servicio de tanta trascendencia y utilidad.

El estudio histórico sobre *Las Obras públicas en España* lo dividimos en cinco épocas: comprende la primera desde la antigüedad más remota hasta el advenimiento de la Casa de Austria, incluyendo en el reinado de los Reyes Católicos las dos regencias de Fernando V. Empieza la segunda en 1516, abarcando el período de aparente apogeo de España con Carlos I y Felipe II; se refiere la tercera á la decadencia cada vez más acentuada con los tres últimos Austrias; en la cuarta se reseña lo actuado durante el gobierno de la Casa de Borbón hasta la caída del régimen absoluto al fallecimiento de Fernando VII, y la quinta desarrolla el período contemporáneo de Isabel II, la Revolución de Septiembre y la Restauración.

Siguiendo paso á paso á través de la Historia las transformaciones sucesivas en el régimen de nuestros medios de transporte, se observa el estado rudimentario y deficiente de los arrastres rodados hasta el último tercio del siglo XVIII. El quebrado territorio de la Península se separa del continente europeo por la barrera de los Pirineos, hallándose cruzado por empinadas cordilleras y sus extensas ramificaciones; los cauces de los ríos forman surcos profundos en su abrupto suelo y la falta de nieves perpetuas para alimentar el caudal de aguas en los secos estiages, la escasez de lluvias en extensas comarcas desprovistas de su benéfico influjo con más tenacidad que en muchas regiones africanas, limitan nuestras vías navegables y la extensión de los riegos, dificultando bastante la apertura de toda clase de caminos.

A una orografía tan desventajosa reunía España el mal emplazamiento de la capital, colocada en el centro del Reino, pero muy lejos del emporio comercial formado en las pasadas centurias por Sevilla y Cádiz, únicos puertos habilitados para el tráfico mercantil de las Indias. Concurrieron por tanto motivos muy poderosos para que debiera juzgarse imprescindible desde los tiempos de Carlos I el establecimiento de vías de comunicación entre las mesetas de Castilla, en donde había varias ciudades dotadas de importantes manufacturas y el litoral marítimo, no obstante lo cual, se desatendió en absoluto tan perentoria necesidad.

La historia de las tres èpocas primeras llega al comienzo del siglo XVIII, en cuyo período la falta de unidad y de organización en el ramo de obras públicas ha exigido una labor más prolija en la consulta de numerosas y muy diversas fuentes á fin de acopiar los materiales necesarios para resurgir con la precisión posible el estado de nuestros medios de transporte desde los tiempos más remotos.

Repetimos, que las obras de Historia general y aun las especiales y voluminosas de los diversos reinados han consagrado escasa atención al asunto, siendo preciso acudir en primer término á los valiosos estudios hechos por nuestros académicos acerca de la extensa red de las calzadas romanas, á revisar los viejos Códigos desde el *Fuero Juzgo* al *Espéculo,* el *Fuero Real,* las *Leyes del Estilo,* las *Partidas,* el *Ordenamiento de Alcalá* y las leyes de la *Novísima Recopilación,* examinando también las *Actas de las Cortes de Castilla;* las antiguas peregrinaciones al sepulcro del Apóstol en Santiago de Galicia, las crónicas de los Reyes y las jornadas de sus brillantes comitivas; las narraciones de los embajadores y viajeros ilustres que recorrieron las Españas, así como los fueros y las historias locales, tanto de las regiones autónomas como de las sometidas más directamente al gobierno del Poder central. El análisis de las *Guías de Caminos* impresas en diferentes épocas, de los *Almanaques mercantiles* y de los *Itinerarios descriptivos de la Península-*

la; los *Manuales de diligencias*, los del ramo de *Correos y servicio de postas á caballo y en coche;* la visita detenida á las mejores bibliotecas y archivos de España que encierran gran riqueza de documentos; la lectura de numerosas obras relacionadas con la Administración pública, la Ingeniería y la Arquitectura; las noticias entresacadas del Teatro antiguo y las novelas ejemplares como espejo de las costumbres del tiempo viejo; las reseñas del transporte de trenes de artillería y de pesados materiales para las obras grandiosas de nuestros monasterios y catedrales; el estudio de los datos conservados del tráfico comercial, de la industria y la navegación por los ríos y canales han constituído los elementos acumulados para este ensayo de reconstitución de nuestras viejas obras públicas y de los medios de transporte utilizados durante los siglos pasados.

El período más moderno relativo á la Casa de Borbón abarca las épocas cuarta y quinta, y su estudio resulta más fácil, porque una vez centralizada la administración del ramo en manos del Estado, las colecciones legislativas, los archivos del Ministerio de Fomento, de la Escuela de Ingenieros de Caminos y de otros centros oficiales contienen agrupados los materiales más necesarios. Agréguese el concurso de las *Memorias, Anuarios y Estadísticas* publicadas por la Dirección general del ramo dede 1856 en adelante; las monografías, estudios y artículos insertos en la *Revista de Obras públicas,* órgano del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos durante los últimos 45 años; las colecciones de los *Anales de la Construcción y de la Industria* y de los *Anales de Obras públicas;* el *Diccionario de Ingeniería* y *Arquitectura* de Clairac y otros libros debidos á la pluma de doctos facultativos contienen materiales abundantes para una obra en el género de la de Mr. Vignon, especialmente desde el comienzo del siglo actual.

Pero entendiendo nosotros que el esfuerzo de la iniciativa individual en la redacción de obras de este género no debe

exceder de un tomo voluminoso, sobre todo, en países en donde no abunda el amor al estudio como por desgracia sucede en España para este linaje de trabajos, nos extendemos bastante respecto del viejo régimen, pero al llegar al período contemporáneo trazamos á grandes resgos su historia. De modo que si con el transcurso del tiempo llegase la oportunidad de dar mayor desarrollo á la última parte, bien sea por cuenta del Estado, ó por otro ingeniero que acometa la empresa con su propio esfuerzo, podrá trazarla con toda la amplitud que juzgue conveniente para imprimirle un carácter distinto y más minucioso.

V

Como el estado más ó menos perfecto de cada servicio público en una época determinada depende de su comparación con otros países, hemos tenido cuidado de hacer el paralelo en las diferentes centurias, especialmente con Francia. Resulta desfavorable el balance aun en nuestro siglo de oro y sumamente desconsolador en el XVII.º; las buenas intenciones y los esfuerzos meritorios realizados en el inmediato sólo lograron atenuar algo el considerable atraso del ramo de obras públicas en el comienzo del siglo presente, siendo así que constituye una de las medidas más seguras para conocer el grado de civilización y de adelanto de las naciones.

Otro parangón indispensable para ahondar en la materia consiste, en el distinto régimen mantenido entre las comarcas aforadas y las provincias de Castilla. En estas desaparecieron con el poder absoluto las antiguas Ligas y Hermandades, no conservándose más vínculo entre los pueblos que la autoridad Real ejercida por los corregidores. En cambio, el Reino de Navarra y las Vascongadas que salvaron sus fueros después de la guerra de Sucesión, tenían sus Cortes, Juntas generales ó Regimientos que velaban por el cuidado y desarrollo de las vías de comunicación consti-

tuyendo organismos que hallándose en contacto con los menesteres locales habían de atenderlos con mayor eficacia y solicitud.

Fué en España muy tardía la implantación del servicio de carreteras por cuenta del Estado y hasta entonces no podían ser mayores las desventajas de las regiones castellanas que carecían á la par de autonomía y de régimen provincial, así como de los recursos del Tesoro para costear las obras públicas. En cambio, la descentralización bien entendida desarrolló de tal modo el espíritu de iniciativa y las energías del país vasco-navarro que se adelantó al resto de España en la apertura y buen cuidado de sus caminos, y cuando la Nación española despertó de su letargo con los monarcas de la Casa de Borbón soplando por la Península vientos de progreso, improvisaron las regiones aforadas, donde se mantuvo el resorte de organismos electivos dotados de autonomía política y administrativa, las nuevas carreteras con gran empuje y virilidad unido al sentido práctico demostrado en el orden y economía de sus construcciones que contrastaba con el gran costo de las primeras obras públicas realizadas por el Estado. Las Diputaciones vascongadas merecieron con tal motivo los más entusiastas aplausos del Gobierno de S. M. y las alabanzas de los viajeros nacionales y extranjeros que recorrían el fragoso suelo de la Euskaria por sus hermosas vías de comunicación.

Los Consulados marítimos contribuyeron también á la ejecución de obras tan importantes como las del encauzamiento de la ría y mejora del puerto de Bilbao, y los concejos de otras ciudades del Reino cuidaban—hasta que en el siglo pasado se incautó la Marina—de los modestos muelles costeados con determinados arbitrios concedidos por la Corona. La iniciativa de los pueblos y particulares promovió empresas de riego que resultando á menudo superiores á sus fuerzas, les obligaba á pedir el auxilio de los monarcas mediante el pago en frutos de un canon al Real Patrimo-

nio por los usuarios de las aguas, pero en la última centuria se emprendieron algunos canales de navegación por cuenta del Estado y por compañías auxiliadas con fuertes subvenciones del Tesoro.

No debe pasar inadvertido para las personas reflexivas el contraste señalado entre la aptitud desenvuelta por las comarcas descentralizadas en la apertura de la red de carreteras y la inercia característica de las provincias castellanas en donde un régimen secular absorbente atrofió las fuerzas vivas, esterilizándolas para esta obra fecunda de progreso que quedó desde entonces limitada al impulso directo del Gobierno en sus obras públicas.

Parece que los cuantiosos Tesoros que llegaban de las Indias debían haberse invertido con toda preferencia en fomentar la riqueza y las fuerzas vivas de la Metrópoli y muy principalmente en estimular el desarrollo de la industria y en abrir caminos y canales entre el centro y el litoral de la Península. Mas por desgracia los primeros monarcas de la Casa de Austria imprimieron una dirección desacertada á su política abandonando los rumbos trazados por los Reyes *Católicos* para lanzar á la nación española á una política de guerras sin tregua ni fin, y mostraron gran apatía --calificada muy duramente por el historiador Weis--respecto del fomento de los intereses materiales. No pensaron en construir comunicaciones entre la capital y las ciudades comerciales de Andalucía, Cataluña, Valencia y la costa Cantábrica y preocupados exclusivamente por las contiendas militares basadas en la extensión desmesurada del territorio crearon un gigante con pies de barro que se derrumbó con vertiginosa rapidez por falta de vigor y consistencia.

Tuvo que cambiar la dinastía para que los ilustres ministros de Fernando VI y Carlos III empuñasen las riendas del gobierno penetrados de un concepto más elevado que sus predecesores respecto de la misión del Estado en materias de industria y comercio. Desapareció el absurdo sistema de la Monarquía española que ni construía las

obras públicas por cuenta del Tesoro nacional, ni consentía en las provincias castellanas la existencia de organismos regionales que atendiesen al cuidado de sus necesidades velando por los intereses privativos. Tiene la centralización sus adversarios, pero el régimen anterior constituía una especie de *nihilismo* veinte veces peor; los recursos del Tesoro se dedicaron desde mediados del siglo XVIII á la apertura de las carreteras generales, á los canales de navegación y de riego, á las obras de puertos y aun á las de mejora y embellecimiento de las poblaciones, levantando así los cimientos de la futura organización del ramo de obras públicas bajo el principio admitido como inconcuso por la gran mayoría de las naciones más cultas y prósperas.

En cuanto estuvieron vencidos los pasos más difíciles de las principales arterias, y aun faltando bastante para terminar las obras en toda su extensión, intentó el Conde de Floridablanca—adelantándose á su tiempo—establecer el servicio de diligencias desde la Corte á Cádiz é Irún, pero en los albores del siglo actual sólo se mantenía el servicio de coches en la carrera de Andalucía, sin duda, por las comunicaciones y tráfico con las Américas.

Los medios usuales de viajar consistían al término de la guerra de la Independencia en el caballo, la mula, las artolas ó jamugas y las pintorescas caminatas realizadas en galeras y carromatos con los descansos nocturnos en destartalados mesones. Se podían alquilar calesas ó carruajes á precios bastante elevados en varias carreras y había servicios ordinarios de coches de colleras en los caminos afluentes á la capital y los Sitios Reales, á Barcelona y algunas otras ciudades, recorriéndose el trayecto con marcha veloz y los sustos consiguientes de los asendereados viajeros.

Sufrió en España el ramo de obras públicas varios eclipses derivados de las vicisitudes políticas; así es que al término del régimen absoluto en 1833 medía la red de carreteras del Estado tan sólo 4.580 kilómetros, siendo también muy modesto el contingente de las construídas por las

provincias desprovistas de la autonomía foral. Desde el afianzamiento del sistema constitucional se reorganizó el antes perseguido Cuerpo de Ingenieros de Caminos, y en medio de las vicisitudes, guerras y calamidades que han afligido á España, se ha reflejado el espíritu del siglo en el progreso indiscutible en sus obras públicas.

Ha contribuído eficazmente á que en todas las naciones se le haya consagrado una atención preferente, el invento prodigioso de los caminos de hierro, causante de la revolución insólita en los instrumentos de transporte que sacudiendo el antiguo estancamiento de la humanidad, ha originado un desarrollo sorprendente en todo linaje de transacciones. No ha sido, ciertamente, el adelanto nuestro como el de los países afortunados curados del virus de las guerras civiles y bien gobernados, pero si en algún ramo de la Administración pública puede ostentar España un progreso notable, aunque con lunares que hemos de señalar, es precisamente en la materia concerniente á este libro.

VI

Siendo tan palpable la utilidad de las vías de comunicación, deben considerar los gobiernos su apertura como una de las atenciones más preferentes, dedicándose con celo á organizar las obras públicas de interés general, á ejecutarlas bien sea directamente por cuenta del Tesoro ó por medio de empresas concesionarias, estimulando al propio tiempo la construcción de las redes de caminos y ferrocarriles provinciales y vecinales.

Cuando preside el acierto al iniciarlas resultan los gastos reproductivos; los medios de transporte constituyen una parte importante del capital de las naciones y depende á veces la prosperidad ó la decadencia de cada comarca, de una carretera, de un canal ó un ferrocarril. No deben retroceder los gobiernos ante las dificultades que ofrece el desarrollo de las obras públicas, si se realizan con arreglo á un

plan bien meditado, pues aun los empréstitos destinados á su fomento son á menudo remuneradores para el Estado, por el acrecentamiento que originan en la riqueza y en la población, y por consiguiente en el rendimiento de las contribuciones é impuestos.

Los viejos Códigos españoles tratan sucesivamente de los caminos *cabdales* ó caudales, de los carreteros ó carriles, de los reales y de travesía. La Instrucción de 10 de Octubre de 1845 clasificó los caminos según los fondos destinados á su construcción, comprendiendo bajo el nombre genérico de Obras Públicas las del Estado, de las provincias y los municipios, y según las bases de la ley vigente del ramo de 29 de Diciembre de 1876 se entiende como tales «las que sean de general uso ó aprovechamiento y las construcciones destinadas á servicios que se hallan á cargo del Estado, de las provincias ó de los pueblos.»

El balance de las ejecutadas durante las cinco épocas en que se divide el estudio histórico arroja el siguiente resultado: Durante la primera, que abarca desde la antigüedad al advenimiento de Carlos I, se destaca la dominación romana con su extensa red de calzadas, y en la Edad Moderna el reinado brillante de los Reyes Católicos, los cuales dedicaron su celo é infatigable actividad á los diversos asuntos del Gobierno, consagrando una atención preferente al servicio de comunicaciones. La Casa de Austria se cuidó poco en su periodo de apogeo en el desarrollo de los intereses materiales; la Corona auxilió exclusivamente algunas obras de riego y las de navegación dedicadas á empresas militares, consumiendo en una política romántica y esencialmente guerrera las fuerzas de la Metrópoli y los tesoros de Indias, y cuando sobrevino la decadencia quedó harto estenuada para que se preocupasen sus gobernantes de la apertura de caminos y canales.

Comienza el impulso regenerador en la época cuarta con la Casa de Borbón, pero con un retraso de siglo y medio respecto de Francia, y al término del régimen absoluto con

la muerte de Fernando VII, se reducían las obras públicas ejecutadas por el Estado á la mencionada longitud de carreteras, á los canales de navegación *Imperial* y *de Castilla*, que estaban aun muy lejos de su término, á algunas obras destinadas á los riegos, á contadas secciones navegables en nuestros ríos, á los muelles, generalmente modestos, construídos en los puertos de mar y á un alumbrado de las costas incipiente y casi nulo. Las provincias constreñidas bajo un régimen de centralización absorbente y desprovistas de personalidad política y administrativa no pudieron cooperar eficazmente á la apertura de las redes de caminos provinciales, salvo en las regiones autónomas, que aportaron un lucido contingente al acervo de las comunicaciones españolas.

La época quinta y última abarca el período constitucional hasta nuestros días. Sacudido el marasmo del tiempo viejo, se ha realizado durante los últimos sesenta años una transformación completa de la España de nuestros abuelos: 32.512 kilómetros de carreteras del Estado [1] 12.844 de ferrocarriles en explotación, muchos de ellos subvencionados; 499 kilómetros de tranvías; 68 kilómetros de muelles construídos en 32 puertos de interés general, varios con obras grandiosas y difíciles; 34 canales de riego con 1.246 kilómetros de acequia y una superficie fertilizada considerable; 17 pantanos construídos y 8 en construcción para el embalse de grandes masas de agua destinadas principalmente al riego de los campos; otras muchas obras de abastecimiento de poblaciones y algunas de saneamiento; 169 faros levantados para el alumbrado marítimo de las costas de la Península y las posesiones de Africa; los ensanches de Barcelona, Madrid, Bilbao, San Sebastián, Gijón etc. realizados con sujeción á planos previamente estudiados, aventajando en ello al sistema seguido en Fran-

[1] Estos datos están tomados de las ultimas *Estadísticas* publicadas en 1896 y 1898 por la Dirección General de Obras públicas. y del *Anuario de ferrocarriles* de 1898 publicado por D. E. de la Torre.

cia y otras naciones al ampliar sus ciudades, demuestran que España ha hecho verdaderos esfuerzos para salir del estado de vergonzoso atraso en que se hallaban sus obras públicas en el primer tercio del siglo.

En esta empresa de regeneración nacional cabe una parte esencialísima á esa falange de soldados del progreso constituída por los Ingenieros del Cuerpo de Caminos consagrados al servicio del Estado, por regla general, con celo laudable y una rectitud que no han quebrantado, ni la plaga del caciquismo, ni los nuevos señores feudales de la política que han desquiciado otros ramos de la Administración española.

Pero á poco que se ahonde aparece también en el servicio de obras públicas la influencia perniciosa del ambiente manifiesto en la omnipotencia parlamentaria que barrena á diario la legislación dictada en tan importante materia. Este mal vá aquejando en mayor ó menor escala á todas las naciones, incluso á Inglaterra, como lo demuestran las amargas censuras de Herbet Spencer en *El Individuo contra el Estado*, mas no hay paridad ni semejanza con la dictadura sin freno ejercida por las Cámaras españolas.

Basta abrir la *Estadística de carreteras* publicada recientemente para convencerse de ello. Contiene las *trescientas trece* leyes promulgadas en 1895 y 1896 para incluir en el Plan de carreteras del Estado *7.032 kilómetros* de nuevos caminos. Fórmanse en España los planes de la red general, de las provinciales y municipales sujetándolos á una larga tramitación y á multitud de informes técnicos y administrativos, y ¿para qué? Para echarlos por tierra al día siguiente, con proposiciones de ley presentadas por los diputados, á fin de endosar al Estado la carga de abrir no pocas carreteras desprovistas en absoluto de interés público, con las que pagan los favores electorales á los caciques de los distritos, sirviendo sus fincas con excelentes caminos.

Como resultado de tan absurdo sistema, el plan del Estado aumenta rápidamente contribuyendo á ello las carreteras

cedidas por las diputaciones provinciales. En cuanto se terminen las que están en construcción tendrá la red 36.815 kilómetros y 73.939 incluyendo las vías en proyecto y por estudiar. Ahora bien, comparemos con lo que ocurre en Francia:

NACIONES	DEL ESTADO	PROVINCIALES	VECINALES
España . . .	36.815	6.832	19.300
Francia . . .	37.854	38.000	496.639

¿Cómo es posible que se haya realizado el prodigio de que nuestra nación iguale á la República vecina en la extensión de sus carreteras generales con un territorio poco inferior y un vecindario que solo llega al 45 por 100? La prueba está patente; consiste en el aniquilamiento de los organismos provinciales y municipales españoles para esta obra de progreso, ahogados por la omnipotencia del Estado español que nuevo Saturno ha devorado á sus hijos.

Adviértase que de los 6.832 kilómetros de carreteras provinciales corresponden 2.346 á los países autónomos de la región vasco-navarra, de modo que solo quedan 4.486 kilómetros para las 45 provincias sujetas al régimen general midiendo esta red la sexta parte de la francesa. En cuanto á los llamados caminos vecinales constituyen allí—y en todas las naciones bien regidas—un plan vastísimo encaminado á multiplicar extraordinariamente los medios de transporte por todos los ámbitos del territorio, realizándose su construcción con el concurso de las diputaciones provinciales, los ayuntamientos y las subvenciones del Estado.

Todo esto ha pasado completamente inadvertido á la perspicacia de nuestros legisladores, y como ni el Gobierno español ni los caciques políticos cejan en su afán absorbente y centralizador, han exprimido en favor del Estado todo el jugo de las corporaciones locales dejándolas exhaustas de recursos y de atribuciones, convertidas en meras sombras

sin vida ni acción, en una especie de comunidades mendicantes de los favores oficiales dispensados por los prohombres y diputados á Cortes. ¿Ocurre algo semejante en otras naciones? No podrá citarse un solo ejemplo de un atrofiamiento parecido de la vida regional.

España sigue siendo con las formas constitucionales un país de tendencias absolutistas donde merecen escasa tolerancia y consideración á los gobernantes de todos los partidos los organismos *inferiores*. Las amargas quejas de Jove Llanos acerca de la necesidad de crear diputaciones provinciales y de no cercenar las facultades de los ayuntamientos con pretexto de algunos casos de malversación, resultan tan oportunas ahora como un siglo ha. Es verdad que la Constitución de Cádiz fundó aquellas corporaciones, pero si el régimen absoluto les negó el derecho á la existencia, el sistema liberal les ha privado de la savia necesaria para su desarrollo.

Tiene otro defecto capital el sistema de nuestras obras públicas en el régimen de los ferrocarriles de interés local que merece también severas censuras: no es en España el Estado una autoridad paternal dedicada á estimular el espíritu de empresa y las iniciativas de las pequeñas compañías, sino por el contrario, un verdadero padrastro que está en acecho de su constitución para imponer á los accionistas impuestos y gabelas enormes, aun cuando no les haya concedido la más insignificante subvención ni obtengan ningún rendimiento para los capitales invertidos en estas obras de pública utilidad.

Se presentaron á las Cortes en los años 1888, 89 y 90 tres proyectos de ley para la construcción de una nueva red de ferrocarriles secundarios, muy necesaria, pero adolecían de graves defectos basados en las mismas tendencias absorbentes y centralizadoras, no habiendo prosperado por los sacrificios que había de originar al Estado. La garantía de interés, la falta de intervención de las diputaciones provinciales y la tendencia á constituir *grandes compañías de ferro-*

carriles modestos hubieran convertido este proyecto en nueva arma de caciquismo, ejecutándose las vías ferreas más improductivas é inútiles si se ofrecía una garantía bastante sólida para los capitales dedicados á tales empresas.

Pensar que España pueda prosperar sin más resorte que el del socialismo del Estado, con tal plétora en el corazón de la Monarquía y el ahogo simultáneo de la vida de las regiones que se manifiesta tan espléndida y potente en los países bien regidos, es un verdadero despropósito. No basta que el Gobierno se esfuerce en extender sus vías de comunicación, porque si á las principales arterias no afluye la sangre de las secundarias funcionará mal el conjunto del organismo, y no podrá nunca lograrse la prosperidad nacional sino se acometen con decisión y bajo sólidas bases los planes de vastas redes provinciales y vecinales de caminos, así como de ferrocarriles secundarios.

Para lo primero es preciso adoptar seriamente la prestación personal que utilizan en Francia obteniendo anualmente 60 millones de francos á pesar de todas las declamaciones contra la *corvée* de las que se ha hecho desgraciadamente en España más caso que en la República vecina, en Bélgica y otros países que cuentan con tan poderoso resorte para la ampliación de sus grandes redes de caminos. Y es en España doblemente necesario el fomento de sus carreteras y ferrocarriles por la pobreza en ríos navegables y la escasez de canales destinados al transporte de mercancías.

En resumen, no supo plantear la Casa de Austria las obras públicas por el sistema centralizador ni con el régimen de descentralización, porque ni costeaba las vías de transporte ni concedía á las regiones castellanas la autonomía necesaria para manejar con desembarazo sus intereses locales. Los Borbones empezaron á corregir el primero de aquellos yerros introduciendo el servicio de carreteras costeadas á expensas del Tesoro, pero mantuvieron á las pro-

vincias sin organismos políticos ni administrativos durante el Gobierno absoluto. Promulgada la Constitución de 1812 se crearon al propio tiempo que las Cortes generales del Reino, las diputaciones provinciales, y desde entonces se ha desenvuelto en España el ramo de Obras públicas del Estado con vigor suficiente para producir los satisfactorios resultados antes mencionados, pero la segunda parte, ó sea el desarrollo simultáneo de la vida provincial con organismos fuertes, como complemento indispensable para el armónico desenvolvimiento de los intereses materiales de la Nación está todavía en mantillas y se debe reorganizar con decisión y energía.

Por desgracia, la imprevisión y falta de cálculo puestas de relive en las guerras coloniales ha desatado sobre la pobre España una furiosa tormenta de la que saldrá extenuada una vez más, no quedándole más salvación en lo porvenir que la de moderar sus incorregibles impetus guerreros en una política de recogimiento, y consagrarse con fe y ardor al fomento de sus fuerzas vivas como medio único para restañar las heridas y reconstituir el patrimonio derrochado. Una experiencia dolorosa nos enseña que *es preciso ser fuertes* y para conseguirlo en los tiempos actuales en que se hace la guerra con mucho oro se debe empezar por adquirir y consolidar las fuentes de riqueza, sin cuyo concurso — aunque sea triste confesarlo — el poderío y el derecho de las naciones carece en absoluto de consistencia. Siguiendo estos derroteros, practicando la sinceridad y apelando á radicales mudanzas de todas clases podrá lanzarse á una vida nueva nuestra infortunada Patria, á fin de preparar su futura regeneración basada en el amor al trabajo, en el desarrollo de su industria y de su agricultura, huyendo cuidadosamente del funesto quijotismo y engreimiento al que debemos las mayores desventuras.



EPOCA PRIMERA

DESDE LA MÁS REMOTA ANTIGÜEDAD HASTA EL ADVENIMIENTO DE LA CASA DE AUSTRIA

CAPÍTULO I

Dominación de los fenicios, cartagineses y romanos.

I. Escasos vestigios dejados en España por los fenicios y griegos.—Invasión de los cartagineses.—Calzadas y monumentos.—El Correo en los pueblos antiguos.—Empleo de carros desde los tiempos fabulosos.

II. Los municipios y las ciudades de los romanos.—Tributos.—Carácter de los aborígenes.—Gran riqueza y variedad de restos romanos en la Península.—Colecciones de los Museos.—Progreso de las Letras y de las Artes.

III Plan estratégico de las calzadas romanas.—Vías militares y vecinales.—Estudios hechos para el conocimiento de la red de caminos que dejaron en España.

IV. Puentes romanos.—El de Alcántara y otros que subsisten en Extremadura, Andalucía, Salamanca y en diversas regiones.—Noticia de algunos que han desaparecido.

V. *Cursus publicus.*—Mansiones ó posadas.—El personal de Correos.—Perfeccionamientos introducidos en el servicio durante el Imperio.—Variedad de carruajes.

VI. Ríos y canales navegables.—Acueductos romanos que se conservan en España.—Acequia Condal de Barcelona y otros canales de riego.—Geografía de las costas españolas.—Faros de Chipiona y de la torre de Hércules en la Coruña.

I

El pueblo fenicio era de origen semita y se hallaba constituído por una confederación de las ciudades autónomas de Arado, Sidón y Tiro, célebre esta última por sus inventos en la aritmética y la astronomía, por sus sederías y finos tejidos á los que daban el color brillante de la púrpura; fué la inventora del vidrio y muy reputada por su arte en la labra de los metales, por su activo comercio y sus riquezas. Edificada en una península de escaso territorio resultó incapaz para albergar su exuberante vecindario que, por fal-

ta de espacio, se vió obligado á habitar en los buques fondeados en el puerto ([1]) determinando esta plétora unida á las discordias intestinas y al carácter aventurero de aquellos arriscados nautas, á lanzarlos á empresas coloniales fundando diversas factorías en el litoral del Mediterráneo, tanto en el continente africano como en el europeo.

Contrastaba según Strabon el carácter indómito y el apego á la vida salvaje de los campesinos con la relativa suavidad de costumbres de algunas ciudades y regiones de la Península, debida precisamente al influjo de las colonias fenicias y griegas que desarrollando el tráfico comercial inculcaron á los aborígenes ciertos gérmenes de cultura y de civilización.

Se conservan en España escasos vestigios de las vías de transporte anteriores á la dominación romana. Suelen considerarse como de origen fenicio ciertos monumentos fúnebres, como los rehundimientos dispuestos simétricamente en la falda roquiza de la montaña de Cataluña en el emplazamiento de la antigua Olérdola. ([2]) También se las atribuyen las *Nurhagas* ó *Talayots* de las islas Baleares y aun los célebres «Toros de Guisando,» pero no nos parece muy fundado esto último, porque las piedras terminales de forma de diversos animales se encuentran esparcidas en varios puntos de la Península, en donde no debieron arraigar aquellos expertos comerciantes. Las esculturas fenicias coleccionadas en el Museo Arqueológico Nacional ([3]) consisten en torsos, cabezas, pies, relieves, estatuitas, imágenes, etcétera, pero proceden de Chipre, Beyrut y otras poblaciones de Oriente.

Fundaron los emigrantes tirios á Cartago con gran amplitud de miras, y se convirtió más adelante en rica y floreciente metrópoli de un Estado poderoso que extendió su dominio por el Mediterráneo. Amílcar tuvo en Peñíscola el

([1]) *Teoría General de la Urbanización* por D. Ildefonso Cerdá tomo I, capítulo III, par. VI.

([2]) *Las Bellas Artes*, por D. José Manjarrés. Monumentos incunables, pág. 15.

([3]) *Catálogo*, tomo I, sección 1.ª, segundo grupo, números 2.624 á 2.659.

centro de las comunicaciones de la Iberia con la República africana, y Asdrúbal extendió el imperio cartaginés instalándose en el magnífico puerto de Cartagena. Este pueblo, más poderoso que los fenicios y los griegos, y ávido de riquezas para sostener sus flotas y ejércitos en la tremenda lucha entablada contra Roma, invadió el corazón de la Península, sacando muchos tesoros de las minas de plata y oro que encerraba su subsuelo.

Cartago comunicó á los indígenas, según opinión de M. Colmeiro, un carácter inquieto, solícito de ganancias y apasionado del trabajo. (1) «Podemos vituperar sus altivas pretensiones al imperio de los mares y á extender sus conquistas, causa de porfiadas y sangrientas contiendas; pero debemos de agradecerles su administración inteligente, su provechosa enseñanza y el haber difundido entre los españoles el amor á las riquezas y á los goces de la vida civil que despiertan los hábitos industriales.»

Después de la toma de Sagunto, ciudad muy próspera y floreciente con anterioridad á la venida de los cartagineses, pasó el Ebro el ejército de Aníbal por tres puntos con 90.000 infantes y 1.200 caballos, realizando aquella célebre expedición á Italia por la calzada—cuya apertura se atribuye á los fenicios—de los Pirineos y de los Alpes. Las perentorias exigencias militares, su vigoroso comercio y su empeño de arraigarse en la Península ibérica debieron inducirles á la construcción de caminos, según lo confirma San Isidoro al decir que fueron los cartagineses los primeros en empedrarlos.

Algunos autores como Jaramas (2) atribuyen al citado General la construcción del puente de Martorell sobre el Llobregat llamado *Del diablo*, erigido á la memoria de su padre Amílcar, cuyas cenizas debieron depositarse en el arco de trinfo de la fábrica, pero otras personas competentes creen que sea obra debida á los romanos.

(1) *Historia de la Economía Política en España*, tomo I, cap. II.

(2) *Tratado de Fortificación*.

Los cartagineses dieron impulso á los trabajos arquitectónicos: levantaron en Cádiz el templo dedicado á Hércules. Polibio celebra el palacio edificado por Asdrúbal en Cartagena; Estrabón la atalaya ó castillo del puerto de Santa María y Plinio el templo de Sagunto. Los muros de estos edificios eran—según San Isidoro—*formáceos*, pero aunque de tierra, tenían gran solidez pues «resistían al fuego y á las lluvias más que los de cal y canto.» En tiempo de Scipión se derrumbó el imperio cartaginés, recogiendo los romanos el cetro del mundo entonces conocido.

El estudio de los medios de comunicación de los pueblos antiguos está íntimamente ligado al del servicio de correos, cuyo origen se remonta á épocas muy apartadas. Descubrióse en el país de los Faraones la escritura simbólica ó ideográfica; la de los sabios, que se valían de papiros; la hierática ó sacerdotal, y la demótica empleada para usos vulgares; pero estos misteriosos caracteres envueltos en el secreto secular de los geroglíficos, no han resistido á la sagacidad de Champolion y de otros filólogos que han rasgado el velo de los enigmas recopilados en las sombrías necrópolis surgiendo de sus sabias investigaciones la historia de aquellas regiones de Oriente que formaron la cuna de la civilización helénica.

La creación de los correos en Egipto se atribuye á la dinastía III, unos 4700 años antes de Jesucristo ([1]). Se hacía el servicio por peatones que conducían las cartas misivas escritas generalmente en papiro, pero como este artículo era bastante costoso, se empleaban también trozos de vasija de barro, pedazos de madera y de hueso ([2]) .En el reinado de Aahemes, de la dinastía XVIII, 1600 años antes de Jesucristo aparece el caballo en la historia produciendo una revolución en los medios de transporte, tanto en el ejército, como en los usos agrícolas, aplicándose también al servicio postal. Los gobernadores de las colonias egipcias tenían la

([1]) *Diccionario enciclopédico* de Adam y Black. Egipto.
([2]) *Du genre epistolaire ches les anciens Egyptiens* par M. Maspero.

obligación de dar un parte diario referente á los sucesos ocurridos en sus respectivos distritos y los comerciantes del reino escribían también periódicamente á sus corresponsales fenicios que eran entonces los mercaderes más activos y emprendedores.

Los persas se servían de una cadena de hombres que trasmitían los mensajes con gran celeridad recorriendo según Herodoto 200 kilómetros diarios. En cambio, al diligente investigador D. Eduardo Verdegay ([1]) no le ha sido posible encontrar documentos concernientes al servicio de correos de los fenicios y afirma que no lo organizaron por sí mismos, utilizando, en cambio, los medios de transporte establecidos por los países con quienes comerciaban. Los griegos transmitían las noticias por un telégrafo de hogueras colocadas en las montañas más altas y los persas se valían de torres encendidas. Los poetas helénicos dejan entrever en sus obras la existencia de servicios postales organizados en los diversos Estados de la República por medio de funcionarios públicos, y cuando Alejandro Magno llevó sus armas victoriosas al Oriente extendió y perfeccionó el ramo de mensajes, creó el camino del Indo al Eufrates, sucumbiendo víctima del mortífero veneno que le entregara un correo procedente de Macedonia.

El origen del carro empleado como medio de transporte se pierde en los tiempos fabulosos. Los antiguos egipcios designaban con aquel nombre la constelación de la Osa mayor, lo mismo que los primitivos pueblos germanos. En los cómputos cronológicos de los mejicanos representaban su ciclo en forma de una rueda con cuatro rayos enlazados por la serpiente, apareciendo entre los signos del zodiaco un carro de dos ruedas tirado por bueyes, como símbolo de abundante recolección. Las artes del decorado empleadas en los viejos templos asirios, persas y egipcios ostentan con frecuencia en sus relieves vehículos de diversas formas.

([1]) *Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días*. Madrid 1894. Capítulo II.

La mitología griega figuraba á Venus, diosa de la hermosura, saliendo del seno de las aguas en el carro formado por una concha marina tirado por cisnes ó palomas, y á la diosa Cibeles como una matrona coronada sentada también en el carro arrastrado por leones para indicar el movimiente de la tierra, denotando al propio tiempo que la ternura maternal domestica las fieras.

II

Hubo una diferencia esencial entre el carácter de las muradas ciudades griegas, con su vida concentrada y egoista cerrada á los extranjeros y celosas hasta el fanatismo por su autonomía local, con las *urbes* etruscas, precursoras de las romanas, constituídas bajo un sistema expansivo que atraía á cuantas tribus iban agrupándose, mediante la concesión de tierras y de ciertas preeminencias. Roma se formó un carácter moral y civil peculiar y cuando creció en poder, subordinó sus actos al afán de conquistas descollando el pueblo-rey por su aptitud para la Jurisprudencia y para la Administración de tan vastos dominios.

Mantuvo gran diversidad de clases y categorías en cuanto á los derechos políticos de sus diversas poblaciones llamadas colonias, municipios, ciudades libres, aliadas y tributarias. Al paso que se iban asimilando á la metrópoli, se afianzaba el derecho municipal y aumentaba el grado de independencia de estas pequeñas repúblicas á las que les permitía Roma gobernarse por sí mismas, con tal de que pagasen puntualmente los impuestos. Estos se exigían con grandísimo rigor y España estaba sujeta á los tributos ordinarios comunes á todas las provincias del Imperio, y además, como región *nutriz* á la obligación de enviar á Italia la vigésima parte de los granos recolectados que se tasaban por el Senado, considerándose tales remesas como subvención forzosa á título de necesidad.

Imbuídos los romanos en la preocupación de considerar

como profesiones innobles el comercio y la industria—que tanto perjudicó más adelante á España durante los reinados de la Casa de Austria—y descuidada la agricultura en las fértiles campiñas italianas, constituyó la metrópoli un gran mercado para los cereales de la Celtiberia y según Plinio, era tan pródigo el suelo, que no resultaba rara la cosecha de ciento por uno. Exportábase además de trigo y cebada, la cera, la miel, las frutas, el aceite, otros artículos especialmente los metales y la moneda acuñada procedente del beneficio de las riquísimas minas de la Península ibérica.

Dice Plutarco que la suerte designó á Cayo Mario para el gobierno de la España ulterior, ó sea la región meridional al Guadalquivir, y que la limpió de bandidos, siendo tan bárbaras las costumbres de los iberos que consideraban el bandolerismo como la mejor de las profesiones. [1] Durante el sitio de Munda se trasladó César á Sevilla, y habiendo reunido una asamblea, recordó los servicios que había prestado á la Provincia y la ingratitud con que correspondieron turbando la paz y exigiendo la presencia constante de las legiones romanas, [2] pero no era muy fundada esta censura, puesto que las disensiones procedían principalmente de las rivalidades entre los caudillos romanos, y por otra parte, nada tiene de extraño que los naturales se rebelasen contra la vejatoria administración de los conquistadores. Tito Livio hacía apreciaciones parecidas á Plutarco y Estrabón al calificar de árida é inculta la tierra de España para poder sustentar gran número de ciudades, y dijo: [3] «Las costumbres bárbaras y crueles, excepto de aquellos que habitan en la costa, repugnan la vida civil, cuyo efecto ordinario es suavizar el carácter de los hombres.»

Los efectos de la conquista de España se notaron cuando Augusto sometió la mayor parte del territorio y los españoles empezaron á vivir en paz con los romanos. A los solda-

(1) *Vies des hommes illustres*, de Plutarque Tome Deuxième. Caius Marius. Pág. 298.

(2) *Los Comentarios de Julio César*. Biblioteca clásica, tomo XLV—*El libro de la guerra de España*, por Aulo Hircio Pansa, cap. I.

(3) *Historia romana*, lib. XLI, cap. IV

dos licenciados se les repartieron tierras para la labranza, á los montañeses subyugados se les obligó á bajar al llano, en donde era más frecuente el trato de gentes, y fundó ciudades populosas, de las que algunas se conservan, revelando las ruinas de otras su antigua opulencia, y fomentó también en vasta escala la construcción de obras públicas.

Si los restos de esta clase de trabajos legados por los aborígenes y los primitivos conquistadores de la Iberia son escasos, en cambio produce verdadero asombro la contemplación de los monumentos procedentes de la dominación romana y los vestigios de aquella tupida red de caminos, que revelan un grado de cultura muy avanzado. Los espléndidos anfiteatros, las termas elegantes, los baños, las fuentes, los grandiosos acueductos, los arcos de triunfo, palacios, curias, basílicas y foros; las cisternas, torres, castillos y sarcófagos; los templos, estatuas, bajo relieves, neumaquias, urnas, miliarios, columnas, capiteles y mosáicos; los magníficos puentes, las extensas calzadas y otros numerosos objetos diseminados en las ciudades más opulentas, como Itálica, Mérida, Tarragona, Barcelona, Zaragoza, Murviedro, Coruña, Toledo, Astorga, Alcántara, Salamanca, Córdoba, Cádiz y Ronda y en casi todo el territorio español revelan el esplendor alcanzado por las artes durante el período hispano-romano.

Constituye nuestro suelo, como dice D. Modesto Lafuente, un museo disperso y cada comarca una historia inagotable en que se descubren diariamente nuevas páginas escritas en piedra ó en metal; cada día la reja del arado y la piqueta del albañil se enredan en la estatua de un emperador, en la columna miliaria de una vía militar, en el privilegio de un municipio, en la urna cineraria de un cónsul, en el pavimento de un suntuoso palacio, en la lápida de un panteón ó en el ara de los sacrificios ofrecidos á la divinidad.

Esta riqueza de venerables vestigios de la dominación romana se comprueba al visitar el Museo Arqueológico Nacional, á pesar de ser aun reciente su establecimiento.

Las ruinas de Itálica y las escavaciones practicadas en Mérida, Tarragona, Almedinilla, Espejo, Carmona, Numancia y Santa Pola han producido ricas colecciones de esculturas mitológicas, de personajes históricos, trozos de templos, edificios y monumentos funerarios, según puede comprobarse por el Catálogo antes mencionado, y visitando aquellas ciudades ó sus ruinas y algunos museos provinciales.

La escuela fundada por Sertorio influyó para que se despertase la afición á las letras aclimatándose la literatura romana. España fué cuna de publicistas y oradores tan notables como Séneca, Marcial, Quintiliano y Columela, y de emperadores tan ilustres como Trajano y Adriano; y si bien la Península ibérica se vió privada de su independencia, alcanzó en cambio la unidad política y participó de la civilización más culminante de aquellos tiempos.

Las artes y oficios mecánicos adquirieron gran vuelo con los colegios de artesanos cuya existencia se ha demostrado, y con la cooperación á las suntuosas obras promovidas por los romanos, afirmando Colmeiro que, como ni las leyes ni las costumbres de Roma favorecían el progreso de las obras mecánicas, la provincia llevaba en esto ventaja á la cabeza del Imperio. «Había en verdad cierto número de obreros libres, proletarios de peor condición que los siervos, pero acosados por la miseria preferían la espórtula y la misma servidumbre á un trabajo que los envilecía sin procurarles medios de subsistencia. En España, ni el trabajo manual era aborrecido, ni reinaba tanta desigualdad entre las personas. El estado floreciente de su agricultura denota la prosperidad de su industria, como los campos estériles de Italia manifiestan la decadencia de las artes y oficios. En suma, la constitución romana dividía la población en patricios y plebeyos, sin el vínculo de una clase media laboriosa é inteligente, y en España se quebrantó este régimen al chocar con la antigua organización de las ciudades y con los hábitos industriales introducidos por las colonias extranjeras.» (1)

(1) *Historia de la Economía Política*. Tomo I, cap. VII.

III

El censor Appio Claudio dotó á la campiña romana del primer camino que conducía á Capua y un siglo después quedó cruzada Italia de vías afirmadas; pero cuando la red de comunicaciones adquirió gran desarrollo en todo el Imperio fué en tiempo de Augusto, y entre sus sucesores distinguióse Trajano por su esmero en la construcción y entretenimiento de las calzadas. No cabe duda de que el objeto principal de Augusto al fomentar las comunicaciones obedecería al fin político de asegurar la dominación de los países conquistados, facilitando la movilización de las legiones para sofocar las revueltas de los indígenas y al propio tiempo procuraban instalar los instrumentos de transporte adecuados para abastecer á la metrópoli de los artículos producidos en las provincias *nutrices*. Temeroso Octavio de que la holganza corrompiese la disciplina militar emprendió la construcción de obras públicas para evitar que cerrado el templo de Jano quedasen ociosos los ejércitos de ocupación de las provincias pacificadas. Empleó al efecto las legiones, á imitación de otros capitanes en la época del gobierno consular, y dió trabajo á la plebe granjeándose sus simpatías, medio que aplicado profusamente y con su propio peculio por Julio César, le abrió el camino de la dictadura. Mas sería injusto negar á los romanos el aplauso merecido por el planteamiento en España de aquel plan gigantesco de calzadas, porque vinieron después otros pueblos conquistadores igualmente interesados en subyugar al país, que sin embargo, no supieron crear tales medios de prosperidad, ni dieron provechoso empleo, en tiempo de paz á la fuerza armada.

Dividían las vías de comunicación en *militares,* llamadas también *consulares* ó *pretorianas,* y en *vecinales:* las primeras destinadas á la marcha de los ejércitos tenían carácter estratégico y corrían á cargo del Estado, mientras las segundas, creadas para facilitar las relaciones entre los

pueblos y para fomentar el tráfico, se costeaban por los municipios y las colonias inmunes. Las calzadas tenían de 4 á 6 metros de latitud y las había enlosadas, afirmadas ó simplemente explanadas, y el empedrado sentado con mortero sobre capas de hormigón y de tierra apisonada adquiría tal solidez que aun se conservan numerosos trozos de aquellas vías. Las distancias se marcaban con postes ó columnas llamadas miliarios, distantes de milla en milla, y cada una de éstas media próximamente kilómetro y medio aunque hay discrepancias entre los escritores, los cuales les asignan desde 1.400 metros á 1.600.

Durante el último medio siglo se han hecho en España estudios muy interesantes para reconstituir la geografía romana de la Península, trabajos debidos en gran parte á la iniciativa de la Real Academia de la Historia. Presentóse en el concurso del año 1861 y alcanzó con justicia el premio ofrecido la *Descripción de la vía romana entre Uxama* y *Augustobriga* escrita por el Ingeniero de Caminos don Eduardo Saavedra. [1] Valióse en su luminosa Memoria, en primer término del *Itinerario de Antonino A. Caracalla* y de los textos de varios geógrafos é historiadores de la antigüedad presentando un plano completo y numerosos detalles de la calzada cuya longitud es de 107,8 kilómetros, «de los cuales hay 52 de vía perfectamente marcada ó con algún vestigio, distribuídos en diez porciones muy desiguales y el resto está suplido por conjeturas apoyadas en las tradiciones del país y en los principios del arte de la construcción.» Para ilustrar el asunto se acompañó una colección de monedas de Numancia, romanas, arábigas y cristianas encontradas en el trayecto, así como varias cabezas, vasijas, inscripciones, trozos de ladrillo y de mosáico, y cinco láminas con los diseños de los puentes, secciones de la calzada, sepulcros, murallas, medallones etc.

Nombrado el Sr. Saavedra Académico de la Historia, trató en el discurso de su recepción, que se verificó en el año

[1] *Memorias de la Real Academia de la Historia*. Tomo IX.

1862, de las obras públicas de los antiguos tiempos y encariñado con las aficiones que le abrieran las puertas de la docta Corporación presentó el *Mapa itinerario de la España romana con sus divisiones territoriales*. Examinado minuciosamente el catálogo de Antonino deducía, que á pesar de las mutilaciones de las diversas copias hasta llegar á las custodiadas en las más renombradas bibliotecas figuraban el considerable número de 372 vías abiertas en los dominios de Roma, de las que correspondían á *Hispania* 34 con 6.953 millas, equivalentes á 10.430 kilómetros y 296 pueblos y mansiones. Acudiendo á otras fuentes para ampliar el estudio, no le fué posible utilizar la carta de Pertinger por carecer de la parte española, pero en cambio, los vasos de plata encontrados en 1852 en Vicarello contenían el itinerario de Cádiz á Roma, con la noticia de nuevas mansiones y trozos de camino, resultando muy útiles para algunas rectificaciones.

Le contestó D. Aureliano Fernández Guerra con su grandísima competencia en la materia, manifestando que el *Itinerario de Antonino* era el registro del Pretor, donde aparecían las vías públicas costeadas por el presupuesto general del Estado, faltándole todas las vecinales y provinciales, cuya conservación tocaba á los municipios y colonias inmunes, explicando así las referencias de Estrabón, Plinio y otros historiadores, incluso el anónimo de Rávena, relativas á muchas calzadas no comprendidas en aquel documento ni en los *vasos apolinares*. Extendióse además en muy eruditas consideraciones relativas á otra guía para reconstituir la geografía antigua con las piedras terminales ó mojones simbólicos de figuras de animales colocados en los caminos romanos por las tribus para demostrar su autonomía ó nacionalidad propia dentro del protectorado romano.

El docto geodesta D. Francisco Coello, muy versado por sus tareas científicas y administrativas en el conocimiento del territorio español, desenvolvió el mismo tema cuando en 1874 ingresó en la Academia. Afirmó que no hay nin-

gún estudio tan interesante para aclarar la Historia como el de los antiguos caminos, por donde se verificaron las invasiones y las marchas de los ejércitos, siguiendo en general las calzadas el trayecto de las sendas primitivas. «Olvidadas durante muchos años las vías construídas por los fenicios, cartagineses y romanos, sirvieron más tarde como caminos principales por los cuales se efectuaba el tráfico, casi exclusivamente de arriería, abriéndose al lado, en los terrenos firmes, veredas menos duras y penosas al tránsito, pero aprovechando las sólidas calzadas en las épocas de lluvias y en la proximidad de las mismas vías antiguas se trazaron en época reciente las nuevas carreteras en cuya construcción se utilizaron para sus obras y afirmado los viejos materiales.»

Con el gran caudal de datos recogidos por el sabio Director de los trabajos del *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar* para el prolijo estudio de los accidentes topográficos de la Península, pudo exponer el juicio crítico de los trazados señalados en los mapas á los caminos romanos, comprobando las noticias y medidas de los itinerarios con los datos históricos y los vestigios más recientes encontrados en diversos puntos. «En los trozos donde faltan completamente datos ó indicios de las vías, me he guiado por las ruinas de poblaciones romanas, prefiriendo los trayectos en donde son más numerosos. He acudido principalmente á la existencia de algunos castillos, torres ó campamentos de aquella época, observando que los caminos están siempre flanqueados por atalayas que se correspondían, y no menos á los montecillos artificiales llamados *Castros* los mayores y *Mámoas* ó *Modorras* los más pequeños.»

Lo más notable de su disertación consiste en que después de agregar 2.500 millas citadas por Estrabón, Plinio y el Ravenate á las del *Itinerario de Antonino,* estima en la enorme extensión de 30.000 kilómetros la suma total de las calzadas romanas de España y las islas Baleares.

Han prestado también un gran servicio á la ciencia histó-

rica y geográfica los estudios epigráficos de Hübner y del P. Fita, los trabajos relativos á vías romanas de Amador de los Ríos y de Blazquez y las profundas investigaciones numismáticas de Delgado y de otros autores.

El *carril usual* de los Pirineos occidentales para la comunicación con las Galias era el de Roncesvalles, por donde pasaba el camino que de León y Pamplona se dirigía á Burdeos, siendo de época relativamente moderna el de Irún seguido en los últimos siglos para las invasiones en España.

IV

Las obras importantes de las calzadas romanas, y á la par las más adecuadas para resistir la acción demoledora de los siglos, son los puentes que nos legaron sobre los ríos principales de la Península, cuya reseña desarrolló con no poca competencia en una monografía D. Pedro Celestino Espinosa. (1) Consultó las obras de Cean Bermúdez y Llaguno, Pons, Garibay, Madoz, Caballero y otros autores, presentando el resumen bastante completo de la materia.

El más notable de los puentes que subsisten en España es el de Alcántara, provincia de Cáceres, construído sobre el Tajo durante el reinado de Trajano, en el año 106 de la Era cristiana; tiene seis arcos de medio punto, de los cuales los dos centrales miden 27,40 y 28,80 metros de luz; se ejecutaron con piedra granítica, contribuyendo á costear las obras gran número de pueblos, cuyos nombres se conservan en varias lápidas. (2) Claro está que durante su larga vida de 18 siglos, y en un país asolado por tantas invasiones, guerras extranjeras y contiendas civiles, sufriría el

(1). *Reseña de varios puentes construidos en España desde la antigüedad hasta principios del siglo XIX.*

(2) Dirigió esta obra el arquitecto Cayo Julio Lacer, según consta en la inscripción grabada en el mismo que aparece en el tomo I, pág. 235 de las *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España*, por Llaguno y Cean Bermúdez, y que dice:

C. IVLIVS. LACER. H. S. E
ET. DEDICAVIT. AMICO
CVRIO. LACONE IGAEDITANO

célebre puente romano numerosas voladuras y destrozos, pero la primera reparación de que hay noticia es la efectuada por los Reyes Católicos, quienes derribaron simultáneamente dos torres, siguiendo allí como en el resto del territorio su enérgica política para atajar las rebeldías de la inquieta nobleza. Carlos I terminó la reedificación de los arcos destruídos por los moriscos al retirarse de la comarca; durante el siglo pasado hubo que componer las averías causadas por los portugueses en la guerra de Sucesión, y desde el año 1856 al 60 el Ingeniero D. Alejandro Millán realizó con gran esmero la reparación del arco mayor volado por los franceses en la guerra de la Independencia.

Se conservan en la misma provincia de Cáceres otros tres puentes romanos llamados de Segura, Granadillas y Las Doncellas, y á mediados de la actual centuria había otro denominado de Romanillos que se reconstruyó posteriormente, así como el de Albaregas—provincia de Badajoz—que se mantenía el siglo pasado con sus cuatro arcos grandes y dos pequeños.

Sobre el río Tormes é inmediato á la ciudad de Salamanca construyeron el puente de piedra con 27 arcos de medio punto, de 23 metros de luz y 34 de altura, habiendo dudas acerca de la época de su erección que algunos suponen del tiempo de la República y otros del Imperio.

Atribúyese igual origen al puente del Guadalquivir en Córdoba, situado en la vía romana que por Cástulo y la Espartaria se dirigía á Tarragona, obra cuyas vicisitudes y transformaciones desde remotas edades hasta nuestros días, pueden seguirse en la erudita monografía publicada recientemente por el Inspector General de Ingenieros de Caminos don Luis Sáinz y Gutiérrez. [1] Los historiadores han considerado como de origen romano la primitiva fundación del gran puente sobre el *Betis* pero es verosímil que la pobla-

[1] *Revista de Obras públicas. Anales.* Tomo III. Núm. 1. *Datos históricos acerca de la construcción del puente llamado de Córdoba en la carretera de primer orden de Madrid á Cádiz.*

ción vieja ó sea el barrio occidental de Córdoba tuviera otro en distinto emplazamiento, obra cuyos vestigios han desaparecido en absoluto. Establecida en Córdoba la primera provincia de la España ulterior con el nombre de Colonia Patricia, y dada la importancia política, administrativa y estratégica de la ciudad, considera probable el Sr. Sáinz que edificaran el puente actual, colocándolo en dirección del templo de Jano, desde donde se contaban las millas de las calzadas romanas, según consta en los miliarios que se conservan en el atrio de la Catedral.

El examen minucioso de las fábricas sugiere varios argumentos favorables á su procedencia romana; más de 20.000 metros cúbicos de hormigón tan consistente como el conglomerado duro colocado á través de río caudaloso, representan elementos de fuerza muy en armonía con la grandeza de aquel pueblo gigante. Aunque por los alzados de la obra y tras tantos hundimientos y reparaciones, recalzos y chapeados como en ella se han hecho, no sea dable ya señalar épocas, ni encontrar los trozos primitivos, aun se ven en el estribo del arco 16, algunos sillares muy carcomidos perfectamente labrados en sus asientos que desdicen de todo el resto de la construcción y tienen gran semejanza con algunos de la parte occidental de la muralla construída por los romanos. Se encontró en el zampeado una lápida de mármol custodiada en el Museo provincial con la inscripción latina en honor del triunviro Lépido Marcelo, y entre los arcos cuarto y quinto se encontró el trasdós de un arco perfectamente construído cuyas dovelas correspondían á un medio punto semejante á los que en su tiempo debieron constituir el puente, no resultando violento el asegurar, según opinión del Sr. Sáinz, que la obra actual de 16 arcos se encuentra en el mismo sitio donde construyeron los romanos la suya de la cual conserva algunos restos.

Existen en la provincia de Córdoba otros dos puentes del mismo origen: el del Salado de Porcuna en la calzada que unía la capital con Cádiz, y otro sobre el río Guadame-

llado en la llamada vía de la Plata, y en la de Jaén los de Andújar y Porcuna. Aparecen además en la reseña del Sr. Espinosa los puentes de Zuazo, Cádiz, el de Ulla entre la Coruña y Pontevedra, el de San Antón en Cuenca, el de Tudela sobre el Ebro que tiene 17 arcos y 334 metros de longitud; los de Orense y Bibey sobre el Miño y los de Lérida, San Juan de las Abadesas, Ricobayo—Orense—Simancas y algunos otros. El Sr. Coello en su mencionado discurso de la Academia de la Historia citó algunos otros puentes romanos como el de Olloniego en Asturias, el de Uceda sobre el Jarama, y otro cerca de Grandas de Salimé.

Estos monumentos que han resistido la acción demoledora del tiempo, de las guerras y de las crecidas extraordinarias de los ríos en un período de 18 á 20 siglos, á pesar de hallarse construídos en época relativamente muy atrasada en el arte de cimentar los puentes, deben ser los vestigios nada más de la inmensa masa de fábricas debidas á los romanos; conservándose la memoria de otros muchos que han desaparecido por ruina ó reedificación, como los de Guádix, Alconétar y Garro en Extremadura; de Caparra, del Puerto de Santa María, de Segura en Murcia, y el de Huelles sobre el Rianzares; en Sacedón se conservaban en 1833 los cimientos de un arco, en Velilla del Ebro, y en Chaboya cerca de San Juan de Alfarache hubo vestigios de otras fundaciones, y si se guarda la noticia de tantas obras, no cabe duda de que sería mucho más largo el catálogo de los desaparecidos en la obscura noche de los siglos, pero cuanto antecede denota con toda evidencia las grandes dotes administrativas y organizadoras del pueblo romano.

La destrucción originada por las inundaciones la confirma la inscripción que mandó poner D. Alfonso *el Sabio* en el puente sobre el Tajo contiguo á Toledo (1.) «En el anno de MCCLVIII annos de la Encarnación de nuestro Sennor Jesucristo fué el grand diluvio de las aguas, é comenzó

(1) *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España.* Tomo 1. Documentos N.º XXIV.

ante el mes de agosto, é duró fasta el Jueves XX é VI días andados de diciembre: é fueron las lluvias de las aguas muy grandes por todas las más de las tierras, é ficieron muy grandes dannos en muchos lugares, é sennaladamientre en Espanna, que derribaron las más de las puentes que y eran». A estos desastres ocurridos por las inundaciones del siglo XIII hay que agregar otros muchos accidentes cuyo recuerdo se ha perdido, y algunos más registrados en los archivos locales.

V

Conocida por la precedente reseña la extensa red de comunicaciones creadas por los romanos en las provincias españolas, la disquisición de los medios de transporte usados á la sazón exige el análisis del correo que las comunicaba con la metrópoli, para lo cual los biógrafos é historiadores romanos han porporcionado datos precisos y completos á quienes han hecho estudios especiales en la materia como el Sr. Verdegay.

La organización del servicio de postas coincidió con la apertura de las vías militares, como la *Vía Appia* construída durante la República, 312 años antes de la Era Cristiana, y la *Vía Flaminia* ejecutada cerca de un siglo después. Tito Livio describe los *Cursus Publicus* ó transportes del Estado y la *Augariae* dedicada al servicio de los particulares, mediante permisos especiales concedidos con bastantes restricciones.

El Gobierno estableció en las calzadas tres clases de estaciones: 1.ª *Civitates centrales* ó edificios destinados á depósito de los correos, de los forrages y á cuadra para cuarenta caballos; 2.ª *Mutationes* de relevo situadas á distancias convenientes dotadas de cuadra para veinte caballos á fin de mudar los tiros, así como los de silla, y 3.ª *Mansiones* ó especie de posadas para albergue de los viajeros y de los soldados, con carroceros, herradores y veterinarios para

componer las averías y curar á los caballos, y provistas de víveres y forraje. El personal lo componían los inspectores, factores, conductores, postillones, carreteros, mozos, herradores y veterinarios que percibían su sueldo del Gobierno; les estaba prohibido recibir propinas, y la circunstancia de que no podían llevar armas los correos, ni los postillones, parece indicio de seguridad en los caminos.

Para poder hacer uso de la posta se necesitaba un permiso llamado *evectio* que solo lo concedían los Cónsules, Procónsules, el Prefecto y el Jefe de policía, autorización que servía á las personas favorecidas para viajar en coche y albergarse con su séquito en las posadas del tránsito. Los pases eran intransferibles y debían estar visados por los gobernadores de las provincias, lográndolos solamente los antiguos funcionarios civiles y militares, y rara vez los particulares.

Las cartas se escribían en *papyrus* que se doblaban en forma de librillos y también en tabletas de madera de boj ó de marfil cubiertas de cera blanca ó de color, sobre las que se gravaban las letras con punzón.

El servicio de correos se perfeccionó en los comienzos del Imperio, cuando Augusto realizó la construcción de la red de caminos destinada principalmente á asegurar el dominio de las provincias conquistadas. En prueba de la excelente organización del ramo de postas durante su reinado, se cita el hecho siguiente: Druso el hijo de Livia, á quien profesaba gran cariño el Emperador, cayó repentinamente enfermo en Germania, y ordenó á su yerno Tiberio, que partiese inmediatamente desde la frontera de la Galia—en donde se encontraba—á visitar á su hermano y recorrió las 200 millas romanas, equivalentes á 280 kilómetros en menos de 24 horas, gracias al cambio de tiros y de coches en las estaciones del camino, velocidad que no alcanzó en España la silla de postas hasta mediados del siglo actual, á pesar de los adelantos introducidos desde la última centuria en la construcción y conservación de las carreteras.

Una de las reformas de Augusto consistió, en la separación del servicio imperial destinado al tránsito de personas y de la correspondencia del concerniente á las requisiciones militares con el suministro de vehículos, caballerías, forrajes, víveres y equipo que fué en no pocos casos una carga municipal, pero no entra en nuestro propósito engolfarnos en la reseña de las vicisitudes que sufrieron los *cursus publicus*, debiendo limitarnos á dar una idea de los vehículos usados durante la dominación romana.

El servicio de postas era acelerado *velox* ó de acarreo *clabularius*, haciéndose el primero á caballo ó en carruajes, y el segundo con transportes á lomo y carros tirados por mulas ó bueyes. El coche primitivo fué la *rheda*, en un principio de dos ruedas y construcción ligera, y más adelante muy pesada, habiendo variado el número de las caballerías de tiro, pero fué generalmente de ocho colocadas de cuatro en cuatro. El *carpentum* se transformó de una especie de carro destinado al transporte de equipajes y paquetes en elegante carruaje que usaban los altos funcionarios del Imperio; la *birota* era un coche ligero de dos ruedas tirado por dos ó tres caballos veloces y servía para los viajes rápidos; hubo además otros vehículos de formas muy variadas, entre otros la *carruca*, de cuatro ruedas y construcción suntuosa, reservada para el Emperador y á veces para el Prefecto pretoriano, y por último la *clabula*, carro de igual número de ruedas tirado por bueyes ó por mulas que se empleaba para el transporte de efectos pesados ó de gran volumen y para la conducción de tropas, especialmente de soldados enfermos y licenciados.

Esta notabilísima organización de los servicios de correos y de caminos debió aplicarse en las provincias de *Hispania* al activo tráfico de granos y frutos que requería el abastecimiento de las poblaciones y la exportación á Roma del tributo impuesto como región *nutriz*. Las noticias que nos proporcionan los historiadores acerca de los viajes de los caudillos romanos confirman la rapidez de las comunicacio-

nes con la metrópoli. El uso frecuente de los vehículos se demuestra también en la reseña de varias campañas: al describir la guerra de César y Pompeyo en la Bética, dice Hircio Pansa: (1) «César pasó por la noche el río con sus tropas mandando hacer grandes fuegos en el campo, y tomó la vuelta de Teba la Vieja. Avisado de esto Pompeyo por los desertores, hizo retirar aquel día muchos carros y ballestas que había dejado en el camino, por ser embarazado y estrecho, y se entró en Córdoba.» Más adelante, tratando de su fuga, dice que «herido y torcido un pie, no podía huir muy de priesa por lo escabroso del terreno, ni á caballo ni en litera encontraba auxilio para salvarse.»

A pesar de los esplendores y magnificencias del Imperio y del grandísimo mérito del pueblo romano por su extraordinaria aptitud organizadora, hallábase minado por la tiranía desenfrenada y los crímenes de los Césares, la inmoralidad de las costumbres, el lujo desenfrenado, el olvido de la ley del trabajo, las preocupaciones que alejaban á los ciudadanos del comercio, de la industria y los negocios, asemejándose á un pesado gigante con pies de barro. Habíase extendido por el Occidente la luz del Cristianismo que venía á enaltecer á los humildes, á sublimar la caridad, el espíritu de sacrificio y de abnegación, á idealizar la vida y ensalzar la personalidad humana, avecinándose con tales mudanzas los acaecimientos que iban á producir el derrumbamiento de los ídolos gentílicos.

VI

Los romanos fueron muy hábiles en los trabajos hidraúlicos de todas clases. Construyeron el canal de Augusto derivado del Pó cerca de Rávena; el de Trajano destinado á preservar á Roma de las inundaciones; los de Plasencia á Parusa y del río Liris á las lagunas Pontinas, y refiere

(1) *Los Comentarios de Julio César*. Biblioteca clásica, tomo XLV, pág. 299.

Tácito que se pensó en establecer una vía navegable desde el Rhin hasta el Ródano.

Familiarizados con estas obras y á fin de desarrollar el tráfico entre Roma y las provincias Tarraconense, Bética y Lusitania, plantearon un sistema admirable de medios de transporte que requirió la ejecución de trabajos de alguna importancia. Las naves subían desde el Océano por el *Iberus* cuyas riberas estaban reparadas, enderezadas y acanaladas hasta un pueblo llamado *Bario* situado no lejos dó al presente está la ciudad de Logroño (1); surcaban por el *Betis* desde el Océano hasta Córdoba y llegaban á Morón por el Tajo; eran navegables el Miño y el Duero en 800 estadios; el *Anas*, el *Singilis*, el *Menoba* y el *Muliades* se recorrían en algunas secciones y los turdetanos tenían cruzado el territorio de canales, desde los que iban á Italia sus embarcaciones. Causa extrañeza que en estos tiempos remotos se hallase tan floreciente la navegación fluvial que ha alcanzado tan escaso desarrollo en España en la época moderna, pero se explica el contraste por la escasez de presas aplicadas á los molinos harineros hasta la Edad Media en que los señores feudales multiplicaron estos obstáculos dificultando los transportes. (2) A esta discreta observación se nos ocurre objetar, que probablemente prohibirían los romanos la construcción de azudes solamente en los ríos navegables, y que, en cambio, se hallarían extendidos en los demás cauces, no sólo para las aplicaciones industriales exigidas por la molienda de granos y el beneficio de los minerales, sino para la derivación de aguas en los canales de los turdetanos.

Sobresalieron los romanos en la construcción de acueductos. El primero que se ejecutó para dotar de aguas á la capital fué el llamado *Aqua Appia* y sucesivamente se instalaron otros muchos á fin de atender á las necesidades

(1) *Historia de España por el P. Mariana*. Libro X Capítulo XV.

(2) *Discurso leído ante la Real Academia de la Historia* por D. Eduardo Saavedra. Página 16.

del acrecentamiento del vecindario, al servicio de baños y al suministro de la campiña, calculándose que solo Roma recibía más de 15.000 litros por segundo é hicieron lo propio en España, que era una de sus colonias más importantes, dejándonos magníficos monumentos como memoria imperecedera de su poderío. El de Mérida *Emerita Augusta* debido á Trajano tenía 37 pilares con tres órdenes de arcos; conserva el de Segovia sus 119 de piedra y dos series de arcadas; sirve actualmente de puente el de Chelva; el de Tarragona—*pont de las Ferreras*—mide 30 metros de altura, y se conservan en mejor ó peor estado otros acueductos en Toledo, Ciudad Rodrigo, Teruel, Murviedro (1) y Fuente Ovejuna. (2)

Dejaron también los romanos varios vestigios de canales de riego, como la derivación en la cuenca del Ebro, de la acequia de San Salvador que fertiliza los campos de Agreda y Cervera; (3) abrieron otras en la vega del Francolí y la llamada *Acequia Condal* de Barcelona con una sangría del río Besós; extendieron las norias en la costa tarraconense, (4) y en concepto de personas eruditas, aun los riegos de Murcia y de Valencia procedían del período de su dominación.

Ha publicado D. Antonio Blázquez un estudio muy curioso intitulado *Las costas de España en la época romana.* (5) Varios geógrafos antiguos hicieron la enumeración bastante exacta de los principales accidentes del litoral hispano, pero había en su vecindad varias poblaciones difíciles de precisar, ya sea por haber desaparecido ó por otras causas, y las disquisiciones del autor se han encaminado á completar la geografía de la zona contigua á la lengua del agua.

(1) *Diccionario general de Arquitectura é Ingeniería* por D. Pelayo Clairac y Saenz, tomo I, Acueducto.

(2) *Noticia de los Arquitectos y arquitectura de España* tomo I, Documentos Inscripción núm. III.

(3) *Reconocimiento hidrológico del Valle del Ebro* por D. Pedro A. de Mesa. Importancia de los riegos en la región media.

(4) *Tratado de Aguas y riegos* por D. Andrés Llauradó. Introducción.

(5) *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, tomo XXXVI. Año 1894

Ha seguido principalmente en tan erudito trabajo á los escritores coetáneos, citando á Pomponio Mela, Plinio, Tolomeo, Estrabón, Estéfano, Livio, Suetonio, César, Philostrato y á otros relativamente modernos, como el Ravenate, Masdeu y Mayans. Es sensible que no haya acompañado los datos concernientes á los muelles y obras ejecutadas en los puertos de la Península por los romanos para ir reconstruyendo el plan completo de sus trabajos públicos. La competencia de los arquitectos del Imperio en las obras hidráulicas debía ser grande, á juzgar por el plano del puerto de Ostia, debido á Claudio y á Trajano, publicado por Octave Noël. (1) La dársena interior tenía la forma de un exágono regular hallándose situados en los muelles contiguos al Palacio imperial los grandes almacenes de trigo y de vino, el templo de Baco y otros edificios públicos, y el antepuerto era de forma de herradura con un islote en el centro de la boca en donde estaba el faro que iluminaba la entrada del fondeadero.

Hay en España noticia de dos obras de esta clase de remota antigüedad: la torre Cepiona edificada en el siglo II por Quinto Servilio Cepión, de la que hablan Estrabón y Pomponio Mela, situada en la desembocadura del Guadalquivir, próximamente en el emplazamiento actual del faro de Chipiona; y la torre de Hércules en la Coruña, obra maravillosa destinada al mismo objeto por la cual subía llanamente un carro de bueyes hasta dar en lo alto del capitel.» Istro Etico escritor del siglo IV consignó en su Cosmografía que servía de faro como actualmente la grandiosa torre, pero debe proceder la obra de época más remota, atribuyéndola la tradición á Hércules y su fundación probable á los fenicios. (2)



(1) *Histoire du commerce du monde*, tomo I, pág. 4.
(2) Clairac *Diccionario etc.* Tomo III Faro.

CAPÍTULO II

La Edad Media hasta la decadencia del Califato

I. Irrupción de los bárbaros.—Objetos de arte é iglesias latinas de la época visigótica. —Disposiciones del *Fuero Juzgo* sobre las *carreras*.—Reducido número de puentes construidos en los reinos cristianos. —Empleo de carros.—El Correo.

II. Rápido triunfo de los muslimes.—Comienzo de la Reconquista.—Cultura arábiga.—Sistema de riegos.—Costea el Erario público las acequias, depósitos de agua y algibes.—Restauración de puentes y caminos realizada por los sarracenos.

III. Formación del Estado catalán.—Progreso de la enseñanza en Castilla desde el siglo XII.—Cartas pueblas otorgadas por los monarcas á las villas y ciudades. - Los Códigos de Alfonso *el Sabio*.

IV. Providencias del *Fuero Viejo de Castilla* relativas á los caminos.- Disposiciones consignadas en las *Siete Partidas*.—El Rey debe mandar labrar los puentes y las calzadas.—No se consienten las exenciones del clero y de la nobleza en los repartimientos vecinales para dicho destino.

V. Rondas de vigilancia.—Caminos *cabdales*.—Ruta de los peregrinos para Santiago de Compostela. — Privilegio de seguridad concedido á los romeros.—Les protege la Orden Militar de Santiago. -Extranjeros que venían á visitar el sepulcro del Apóstol.

I

Al finalizar la cuarta centuria de nuestra Era sufrió la Europa occidental un extraordinario cataclismo con la irrupción de los bárbaros, y rotos los diques que opusieron las Galias á tan formidable alud, cayeron sobre España los vándalos y suevos procedentes de las selvas germánicas, y los alanos originarios de las estepas de la Tartaria, gentes feroces que entrando á sangre y fuego talaron los campos, destruyeron las ciudades y exterminaron á los habitantes de comarcas enteras.

Aparece después por las cumbres de los Pirineos otra nube de innumerables *getas* ó visigodos, tribus nómadas, no menos rudas, dedicadas al apacentamiento de ganados trashumantes, sin más hogar que el carro cubierto de ramaje

en donde llevan sus penates y sus hijos [1] Wália aliado del Imperio romano acomete y destroza á los vándalos en la Bética y á los alanos en la Lusitania; síguense varias sublevaciones, guerras religiosas y externas quedando asolados en un siglo de perenne extrago, los espléndidos monumentos de las ciudades romanas y repartidas como botín de guerra las tierras conquistadas.

La rudeza primitiva de los invasores se manifiesta en el cabello largo y enmarañado, en los trajes de pieles, en los toscos atavíos y grosero aspecto que contrasta con la refinada elegancia de los patricios romanos; mas el ejemplo y contacto de estos influye primero para corregir tan marcado desaliño, y paulatinamente se van familiarizando con el uso de telas de lana, de lino y seda procedentes de Grecia y de varias islas mediterráneas, adoptando el vivo escarlata en el ornato de sus personas. Constituído con Eurico el Imperio visigótico, la benéfica influencia del cristianismo suaviza algo las costumbres y penetran los primeros vestigios artísticos en la nueva sociedad, observando los señores Fernández Guerra é Hinojosa [2] cuan equivocados han estado los arqueólogos extranjeros al negar la existencia de las artes bellas en la monarquía hispana, pues según San Isidoro tenían conocimientos de todo linaje para la construcción y ornamento de los edificios sagrados y profanos, noticia claramente demostrada con el feliz hallazgo de las coronas, cruces y joyas procedentes de Guarrizar y Elche, que ha venido á arrojar mucha luz para el completo esclarecimiento de la materia. [3]

No obstante la breve dominación de los visigodos, y de sus discordias y guerras continuas, nótase el desarrollo de la

[1] En la *Historia de los pueblos Germánicos* por D. Aureliano Fernández Guerra y don Eduardo Hinojosa, tomo I cap. II aparece un grabado que representa á los prisioneros godos conducidos en un carro de dos ruedas. Está tomado del bajo relieve de un sarcófago romano del siglo III. Nada tiene de extraño que los invasores utilizaran aquellos vehículos tan generalizados por los romanos y que habían utilizado, según se ha visto, otros pueblos mucho más antiguos.

[2] Tomo I. Apéndice al Capitulo VIII.

[3] *El Arte latino—bizantino, en España* por D. José Amador de los Ríos.

arquitectura latina en los modestos eremitorios, en los baptisterios y en los cruceros enclaustrados erigidos con formas toscas, y à veces, utilizando las columnas y restos de los edificios romanos. La iglesia de San Miguel de la Cogolla de Suso, fundada por Atanagildo, la de San Salvador de Leire, la de San Juan Bautista de Baños, construída por Recesvinto en el año 610 ([1]) y algunos otros templos que aun subsisten, conservan preciosas reliquias de los tiempos góticos.

Pero concretando este estudio á los medios de transporte y comunicación de la época, lo primero que debe hacerse para investigar en la materia, consiste en el examen de lo legislado desde que adquirieron los visigodos el grado de cultura necesario para dictar su primitivo Código.

El *Fuero Juzgo* contiene algunas leyes relativas á las *carreras* ó caminos, aunque son principalmente disposiciones de policía dictadas para la seguridad de los transeuntes. Prohibe bajo penas severas que se cierren las calzadas con seto ó valladar, así como la apertura de hoyos y la colocación de lazos y ballestas para la caza de animales, «porque non devien meter tal periglo en la carrera ó los omes suelen pasar;» ([2]) ordena que los caminantes no enciendan fuego en los campos inmediatos sin tomar las precauciones necesarias, y se señalan castigos para los que detienen sin motivo á los viajeros.

Los invasores encontraron en la Península la extensa red de calzadas romanas, y no debieron preocuparse de continuar la marcha seguida por los predecesores, pues no hay apenas vestigios de sus obras públicas, lo cual es lógico, porque carecían del grado de civilización necesario para satisfacer este linaje de necesidades, salvo las derivadas de alguna urgencia militar en la reparación de puentes. Quedó intransitable durante el reinado de Ervigio el de Alcántara en Toledo, y lo mandó componer el Rey á un duque ó

([1]) *Noticias etc.* por Llaguno y Cean Bermudez. Tomo I. Prólogo.
([2]) *Los Códigos españoles*, tomo I, lib. VIII, tít. IV, ley XXIII.

gobernador llamado Sola, el cual procedió con acierto é inteligencia, según se deduce de unos versos de Eugenio III, Arzobispo de Toledo. (1)

En el año 608 de nuestra Era se reedificaron varios arcos del puente de Mérida, (2) atribuyéndose también otra reparación del mismo al duque Pallá. En un erudito estudio que publicó D. A. Herrera y Bonilla, procuró demostrar que la fundación del puente de Zulema, sobre el Henares en Alcalá, era del tiempo de los godos (3) y mucho más antiguo del siglo XIV asignado por los historiadores á esta obra. A esto se reducen los datos que hemos podido reunir del período visigótico.

Se conservó el uso de carros que denota la existencia de caminos ó veredas transitables con vehículos. Cuenta Gregorio de Tours que concertado el matrimonio del príncipe Recaredo con Richunda, hija del rey de los francos, se puso la egregia dama en camino para las Españas, seguida de unos 50 carros cargados de oro y plata y muchas ropas de gran precio. Una noche fué asaltada la comitiva y desaparecieron cien caballos con sus frenos de oro y dos cadenas del mismo metal. (4)

Refieren las crónicas arábigas que se presentó el Rey Rodrigo en la batalla de Guadalete en un carro de marfil con diadema de perlas y manto de púrpura combatiendo y muriendo como bueno; pero esta versión, aceptada con escasa crítica por no pocos escritores, es completamente novelesca. En efecto, del erudito *Estudio sobre la invasión de los Arabes en España* publicado en 1892 por el académico don Eduardo Saavedra se deduce: en primer término, que la celebérrima batalla tuvo lugar en las alturas de la cuenca del Barbate y debiera llamarse con este nombre ó el de Medinasidonia, y de ningún modo con el de Guadalete; (5)

(1) Llaguno y Cean Bermúdez, tomo I, apéndice XI.
(2) Reseña de D. Pedro C. Espinosa.
(3) *Revista de Obras públicas*, tomo XVII, núm. 21.
(4) Colmeiro, *Historia de la Economía Política*, tomo I, cap. XV.
(5) Capítulo IV, *La Campaña de la intervención*, pág. 25.

añade más adelante: «inmenso botín ganaron los vencedores, mas faltóles la prenda más necesaria al triunfo, la persona del rey...; el caballo y los regios atavíos abandonados en un lodazal daban á entender que el jefe enemigo estaba en salvo,» y la muerte de D. Rodrigo la fija dos años después de aquella derrota. ([1])

Aun prescindiendo del fantástico carro de marfil, es indudable que si desaparecieron por muchas centurias los carruajes romanos, se conservaban, sin embargo, las carretas en ciertas regiones, aunque predominaban los transportes á lomo. El servicio de correos debió ser en España extremadamente rudimentario, á juzgar por el único dato citado por el diligente Verdegay. «Tan sólo en la ley romana de los Visigodos, en el Breviario de Arriano, Ministro de Alarico, publicado en el año 506, encontramos algunos vestigios relativos al *Cursus publicus.*» En cambio, los ostrogodos, fundadores de la monarquía franca con Clovis, reorganizaron y perfeccionaron los reglamentos de postas allende los Pirineos.

Los visigodos estimularon los riegos, porque el *Fuero Juzgo* señala penas para el que hurtare el agua, y ampara en su derecho á los regantes. Dejaron algunos vestigios de obras hidráulicas en Valencia y Cataluña, y en el Rosellón, el antiguo canal de Alarico, que aun subsiste; también se aprovechó la fuerza motriz del agua para los molinos, cuyas presas crearon no pocos obstáculos á la extensa navegación fluvial de la época romana.

El *Fuero Juzgo* se ocupa también de los negociantes procedentes de ultramar que traían oro, plata, vestidos y artículos de lujo; y prohibía á los propietarios riberiegos ejecutar obras en las rías influídas por las mareas «porque vienen los salmones ó otros pescados de mar, ó porque vienen las barcas con algunas mercaderías» refiriéndose esto último sin duda, no solo al tráfico de cabotaje, si no al

([1]) Capítulo V, *Las Campañas de Muza.*

comercio que entonces se hacía con Francia, Italia, Africa y las islas del Mediterráneo.

II

En todas las catástrofes nacionales desde la rota llamada de Guadalete hasta Sedán han necesitado los pueblos impresionables de un caudillo traidor y vendido al enemigo como atenuante y justificación del tremendo desastre. Pero á medida que se apela á las verdaderas fuentes para investigar las causas del trágico derrumbamiento del Imperio visigótico de Toledo, va perdiendo la leyenda todo lo que gana la veracidad histórica. Resulta de las disquisiciones del Sr. Saavedra que el Conde D. Julián no tuvo nunca el mando de la plaza de Algeciras, ni hay probabilidad de que fuera de orígen godo sino que gobernaba á Ceuta reconociendo la soberanía del Califa.

Se debió el triunfo de la Media Luna al espíritu de indisciplina—que causa todavía la desgracia de España—á las discordias perennes entre los visigodos; á la conjura de los hijos de Witiza cuando se proclamó á Rodrigo; al llamamiento al extranjero por preferir su yugo al del cristiano enemigo, hecho cien veces repetido durante nuestra accidentada Reconquista y causa principal del largo dominio de los muslimes en la Península. A estos motivos se unieron, para determinar la insólita victoria de los hijos de Mahoma, la falta de un elemento civil que prestase cohesión á aquel régimen exclusivamente guerrero y teocrático; á la defección de los judíos, que como vejados y oprimidos por el Gobierno establecido, prestaron su concurso y apoyo á la invasión triunfante; al carácter respetuoso de los sectarios del Profeta con las prácticas religiosas y las costumbres de los indígenas; al vigor juvenil, al espíritu de proselitismo, á la fe ciega en el Alcorán y á la sed de conquistas que á la sazón impulsaba á los árabes en sus empresas.

Y ¡cuan profundo debió ser el infortunio de los que

vieron enseñorearse tan rápidamente en la segunda decena de la VIII.ª centuria á las huestes de Tarif y de Muza! Ante el común naufragio de su independencia, de sus hogares y de su doctrina religiosa tolerada en los templos existentes, pero poniendo coto á su extension, reúnense los restos dispersos de los vencidos en los campos andaluces, á los aborígenes guarecidos en los riscos asturianos, y al amparo de la cueva de Santa María, fúndense en Covadonga el profundo sentimiento cristiano, el amor al suelo natal y al régimen político fenecido, surgiendo potente y enérgico el grito de protesta y la guerra gloriosa de la restauración, mantenida con denuedo en la cruenta lucha de ocho siglos.

No hay que buscar en este largo lapso de porfiadas contiendas, las condiciones propicias para el perfeccionamiento de los medios de transporte; la guerra perpetua, el bandolerismo crónico, la inseguridad en la conservación del territorio conquistado palmo á palmo, y la zozobra continua, no dejaban espacio al ánimo, sino para el ejercicio de las armas; todos eran guerreros, y aun los ministros del altar se lanzaban en tan tremenda crisis á los combates, empuñando la espada en defensa de su Dios y de su Patria. Las escuelas fundadas por los romanos habían desaparecido con las invasiones septentrionales, y solo existían las creadas por el clero, que mantenía la antorcha del saber casi extinguida en la gran catástrofe, y tal estado de cosas era en absoluto refractario al cuidado de los intereses que estimula el fomento de las transacciones, siendo por lo tanto muy rudimentaria la legislación de las obras públicas. También se debe tener presente que ocupado gran parte del litoral del Mediterráneo por los musulmanes desde el siglo VIII al XIII, el comercio exterior de los reinos cristianos tenía que ser escaso por quedar apartadas sus ciudades del vehículo principal para el tráfico que, partiendo de las repúblicas italianas irradiaba á las mas apartadas regiones asiáticas.

En nada se asemejó la irrupción agarena á la de los

bárbaros; éstos destruyeron la civilización y el saber de los vencidos, mientras las tribus originarias de la Siria, de la Arabia y de Egipto dependientes del Califa de Damasco mantuvieron estrechos vínculos con el Oriente, en donde se habían refugiado los restos de la ciencia helénica, y bajo el espléndido cielo de Andalucía se abrió nuevo cauce á la vida intelectual. Cultivaron con fruto las matemáticas, la filosofía, la astronomía, la medicina y la química; introdujeron la pólvora y la brújula, y tuvieron los islamitas, así como los judíos, no pocos sabios, dejando en tierra española muestras palpables de su cultura en las filigranas de sus monumentos arquitectónicos, en las industrias artísticas inspiradas con su genio poético y en los progresos de la agricultura.

Perfeccionaron la administración pública, dictando varios reglamentos para las calles y plazas; había en Córdoba centenares de catedráticos y académicos protegidos por los emires; tenían numerosas escuelas-*madrisas*- (1) baños, fuentes, hospitales y hospicios, palacios encantados como el de Ruzafa, suntuosos jardines y arboledas, y cuidaron también de los intereses materiales sangrando los ríos para fecundar las tierras calcinadas de sus dominios.

Abderrahman III mandó construir en Écija una acequia de riego y un magnífico abrevadero. Su hijo Alhaquen II ordenó la ejecución de varias obras para regar las vegas de Granada, Murcia, Valencia y de Aragón, y dispuso se hiciesen albuferas ó lagos para alimentar los canales. Ben Alhamar extendió á mediados del siglo XIII los riegos de Granada, y las tierras de Lorca se trocaron de secanas en regadías. (2) Construyeron en el Ebro varias presas para derivar con igual objeto las aguas, y dejaban portillos de navegación á fin de que las barcas pudieran salvar el desnivel entre los tramos del río. (3) Introdujeron la cría de

(1) Contreras. *Los monumentos árabes*. Introducción.

(2) *Historia de la dominación de los árabes en España*, por D. F. Antonio Conde, tomo II. cap. LXXXII y tomo III, caps. IV y VI.

(3) *Notice sur les travaux de canalisation de l'Ebro*, par Mr. Lesguiller, Ingenieur det ponts et Chausseés. Chapitre 1.e Historique.

gusanos de seda, la caña de azúcar, el algodón, el olivo y muchas plantas odoríferas, pudiendo consultarse varios datos referentes á los progresos agrícolas en la obra del señor Colmeiro [1]

Debieron su prosperidad al esmero con que cultivaban sus campos y á la extensión dada á los riegos. La legislación de aguas se rigió en Valencia durante la dominación árabe por asociaciones libres, mientras en Granada regulaba el Soberano el ejercicio de los derechos particulares. Se construyeron las acequias, depósitos y algibes con fondos del Erario público considerándose los ríos como del dominio del Monarca que hacía las concesiones de aprovechamiento de aguas y autorizaba la servidumbre de acueducto. [2]

Yusuf el Fehri hizo restablecer con grandes dispendios los caminos militares de Córdoba, Toledo, Lisboa, Mérida, Tarragona etc., restaurando los puentes y abriendo vías de comunicación [3]; el emir Alderrahaman II mandó que no hubiese en sus dominios ningún obrero sin trabajo, y los alarifes se ocuparon todos en proyectar y edificar cuanto pudiera ejecutarse por lujo ó por necesidad.

Se erigió en Murcia el puente árabe, ora sea el arrastrado en 1701 por una avenida, según opinó el erudito D. Félix Ponzoa, ó tal vez, el reconstruído en 1402 cuando el Adelantado del Reino traslado su residencia á el Al-kazar por orden de Enrique III. [4]

Fundárase el puente de Córdoba sobre los cimientos del antiguo ó aprovechando algún resto del mismo, es lo cierto

---

(1) *Historia de la Economía política*, tomo I, cap. XXII.

(2) *Ensayo sobre el origen, espíritu* y *progresos de la legislación de aguas* por D. Cirilo Franquet y Beltrán.

(3) *Los Monumentos árabes*, por Rafael Contreras Introducción. En las noticias de Conde basadas en las crónicas árabes hay bastante exageración, y ocurre lo propio en las del Sr. Contreras, inspiradas en libros franceses, respecto de *las vías de comunicación abiertas* de nueva planta por los muslimes, pues debieron limitarse á reparar las calzadas romanas, según opinión de D. Eduardo Saavedra, que con tanta competencia se ha ocupado en estas materias

(4) *Documentación importante sobre obras públicas de Murcia* por D. Javier Fuentes y Ponte, Ingeniero de caminos. Revista de Obras públicas. Tomo XXIX.

que los historiadores están en desacuerdo acerca de la fecha de la construcción. El Arzobispo Rodrigo la atribuyó al tiempo de Hixem I, hácia el comedio del siglo VIII, pero Batissier añade que fué reparado por Abderrahamán III en 918, cuando ya contaba con arquitectos venidos de Oriente, inclinándose el Sr. Sáinz á esta opinión por la arquitectura romano bizantina dominante en la época, y la forma de herradura del arco, jamás abandonada por los muslimes hasta sus últimos tiempos del Reino de Granada. (1)

Se atribuyen también á los árabes los dos puentes viejos tendidos sobre el tajo de Ronda para unir los barrios de la ciudad. (2) En tiempo del Rey moro de Sevilla Yusuf Abu Jacoub, año 1171 de la Era cristiana se instaló en Sevilla el puente de barcas formado por once pinazas chatas unidas por gruesos maderos. Enlazaba la parte principal de la capital con el barrio de Triana y esta obra, más ó menos renovada durante el transcurso de los siglos, de conservación muy costosa, se conservó hasta sustituirla en 1845 por los hermosos arcos metálicos del sistema Polonceau que contrató el Ayuntamiento de la ciudad. (3)

El de Alcántara se reedificó en Toledo por mandado de Almanzor, según consta en la lápida puesta en el reinado de Alfonso *el Sabio;* el mismo caudillo ordenó que se construyese otro puente sobre el Genil en Ecija, y hay noticia de la restauración realizada por los musulmanes en el famoso de Mérida, así como de otras obras análogas de menor importancia.

La España árabe mantenía un comercio activo en las costas de Africa, Italia, Grecia y Siria por medio de las naves que partían de los puertos de Gibraltar, Málaga y Almería, y más especialmente del Guadalquivir, ó sea *Huad-el-Quivir* «el río Grande» cuyo cauce surcaban las embarcaciones

(1) *Datos históricos acerca de la construcción del puente.*

(2) *Atlas Geográfico-Histórico y Estadístico de España* por D. José A. Elías. Parte primera, cuaderno XXII.

(3) *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* por D. Pascual Madoz. Tomo XIV. Sevilla.

hasta Córdoba, capital del Imperio desde que los muslimes se emanciparon de la tutela de Damasco; conservándose navegable el río como durante la dominación romana, sin duda, porque aun no se habían multiplicado las presas que ofrecieron más adelante numerosos obstáculos á las vías fluviales.

III

El éxito favorable de la Reconquista y sus progresos más rápidos se señalan en la temprana constitución del Estado catalán. El Emperador Ludovico Pío rescata á Barcelona del poder de los mahometanos, pero el Conde Wifredo sacude el yugo de los francos; la conquista de nuevo el valeroso Almanzor al finalizar la X.ª centuria, y desde el reinado de Ramón Berenguer I en el siglo inmediato, se afianza el dominio de las armas cristianas y comienza el rápido engrandecimiento de Cataluña. Se realiza también la venturosa y definitiva unión de los Reinos de Castilla y León ciñendo ambas coronas Fernando III *el Santo* en 1230, y sus banderas triunfantes ondean en Jaén, Córdoba y Sevilla, mientras el Rey de Aragón Jaime I *el Conquistador* se apodera de las Islas Baleares y de Valencia, vislumbrándose ya el término de la Reconquista en el vigor de los pueblos cristianos y en la decadencia y fraccionamiento que asuelan el campo de los islamitas.

Las tinieblas de la Edad Media comienzan á disiparse en la XII.ª centuria, de donde arranca la civilización europea. Las letras y las ciencias salen de la obscuridad de los claustros y se fundan las Universidades extranjeras, y cuando Alfonso VIII *El Noble*, el vencedor de las Navas de Tolosa consigue dar alguna estabilidad á Castilla establece en Palencia la primera Academia española de estudios; Fernando III, al conquistar gran parte de Andalucía concede una protección decidida á la Universidad de Salamanca y su hijo *el Sabio* autor de tantos Códigos así como de los *Loores* é *Cantigas* y de los *Libros del saber de Astrono-*

mía, establece nuevas cátedras de lenguas, retórica, medicina, matemáticas, música y otras útiles enseñanzas. (1) A su vez, el Condado de Barcelona participa de una civilización muy temprana que comunica al Reino de Aragón, y á sus relaciones frecuentes con los países más prósperos, su activo comercio, sus expediciones legendarias, las Cortes de amor creadas en Barcelona por el Rey Juan, su industria floreciente y su arriscada marina se une la afición á la cultura fundándose las Universidades de Lérida, Huesca y Zaragoza.

Durante los primeros siglos de la Reconquista regía en Castilla el *Fuero Juzgo*, pero constreñido el Monarca á solicitar el apoyo de los magnates, la necesidad le obligaba á recompensar sus servicios con la concesión de tierras de la Corona ó de las conquistadas á los islamitas, á la par que con numerosos privilegios é inmunidades y la cesión de la jurisdicción civil y criminal, todo lo cual debilitaba en extremo el poder Real, pero por fortuna, empezó en el siglo XI la emancipación del estado llano gracias á la constitución de las comunidades municipales basadas en las Cartas pueblas otorgadas por el Soberano. Estos fueros y privilegios concedían á los habitantes de las villas y ciudades determinadas libertades y no pocas garantías de independencia, preparando así el advenimiento de una nueva clase social, cuyo prestigio é importancia se consolidó en la siguiente centuria al alcanzar la representación en Cortes.

Mas en medio de este innegable adelanto, las ordenanzas y fueros concedidos á las poblaciones rescatadas del poder sarraceno constituían una legislación incoherente y heterogénea; además, la frecuencia con que las discordias intestinas ensangrentaban el suelo patrio y las necesidades del progreso social requerían de consuno la reforma del *Fuero Juzgo*.

Al efecto, concibió San Fernando el proyecto de dar á los pueblos un Código general, pensamiento que llevó á la

(1) *De la Instrucción pública en España*, por D. Antonio Gil de Zárate. Tomo I. Capítulo I.

práctica su hijo Alfonso X *El Sabio,* á quien cupo la gloria de ultimar en el año 1255 el *Fuero Real* y el *Espéculo,* y algunos años después su célebre compilación de las *Siete Partidas.* Los intereses bastardos que lastimaba este monumento legislativo se opusieron á su promulgación inmediata; no extremándose tampoco la general observancia del *Fuero Real,* que se limitó al principio como municipal de varias poblaciones; el *Espéculo* era un cuerpo legal bastante sucinto, promulgado desde luego, mientras hubo de aplazarse el planteamiento del Código *septenario* hasta el año 1348, en que las Cortes de Alcalá lo admitieron con carácter subsidiario.

IV

Interesaba entonces á los Reyes la protección de los caminos existentes, en primer término, para facilitar el movimiento de los ejércitos y también para mantener vivo el espíritu religioso con las peregrinaciones de españoles y extranjeros á Santiago de Galicia y á otros santuarios.

Las disposiciones de mayor interés contenidas en el *Fuero Viejo de Castilla* son las siguientes. El Rey debe hacer pesquisa acerca del «quebrantamiento de caminos» igualmente que si se tratasen del «quebrantamiento de la iglesia» (1) aludiendo al robo en camino que dejaba sin seguridad á los transeuntes. «Los caminos que entran á la ciudad é que van á las otras tierras finquen bien abiertos é tan grandes como suelen estar, é los herederos no sean osados de los ensangostar, mas si quisieren hacer cerraduras á sus tierras fáganlas en lo suyo.» Hay leyes protectoras de los viandantes, autorizándoles á descansar, descargar y apacentar sus ganados en lugares «que no sean cerrados ni vedados, por un día ó dos á lo más», otras providencias se encaminan á evitar desgracias y atropellos y se impone (2) «á los que hurtasen, robasen ó forçasen en un camino la

(1) Libro II. Título IV. Leyes I y II.
(2) Libro IV. Título IV. Ley XVIII.

pena del cuádruplo aplicada en provecho del ofendido» señalando además los castigos correccionales para las muertes y otros delitos.

Obsérvese que las leyes de estos códigos se reducen á medidas de policía y seguridad dictadas para proteger á los transeuntes, pero las *Partidas* constituyen un adelanto en tan rudimentaria legislación conteniendo varias providencias concernientes al ramo, aunque diseminadas y sin que constituyan un cuerpo de doctrina.

Se declara que «los caminos son comunes á todos los omes ansi naturales del Reyno como extraños» (1) y nadie los puede prescribir ni ganar por tiempo. (2)

«Apostura é noblesa es mantener los Castillos é los muros de las Villas é las otras Fortalesas é las calçadas é los puentes (3) é los caños de las Villas de manera que non se derriben nin se desfagan: é como quier que el pro desto pertenesca á todos pero señaladamente la guarda é la femencia destos lauores pertenesce al Rey. E porende deue y poner omes señalados é los entendidos en estas cosas, é acuciosos, que fagan lealmente el reparamiento que fuere menester á las cosas que de suso diximos Otrosi; deçimos, que deue dar á estos omes lo que ouieren nenester para cumplimiento de la lauor. Pero si en las cibdades, ó en las Villas han menester de facer algunas destas lauores si han rentas apartadas de Comun deuenser primeramente despendidas. E si non complieren, ó non fuese y alguna cosa comunal, entonces deuen los moradores de aquel lugar pechar comunalmente, cada uno por lo que ouiere, fasta que ayunten tanta quantia, de que se pueda cumplir la lauor: é desto non se pueden escusar Caualleros, nin Clérigos, nin biudas, nin huérfanos, nin ningun otro qualquier, por preuillejo que tenga. Ca pues que la pro destas lauores pertenesce comunalmente á todos guisado, é derecho es, que cada vno faga y aquella ayuda que pudiere.»

(1) Partida III. Título XXVIII. Ley VI.
(2) Idem Titulo XXIX. Ley VII.
(3) Partida III. Titulo XXXII. Ley XX,

Al explicar como han de amar los reyes á sus tierras se dice: [1] «Deben mandar labrar las puentes é las calçadas é allanar los pasos malos, porque los omes puedan andar é lleuar sus bestias é sus cosas desembargadamente de un lugar á otro.»

Ambas disposiciones son importantes, porque aun faltando mucho todavía para que se considere como función del Estado ó de las provincias la construcción y entretenimiento de los caminos, se encomienda á los municipios bajo la inspección del Monarca, y á fin de allegar la mayor suma posible de recursos á tan laudables empresas se ordena que en los repartimientos vecinales no se exima la nobleza, ni los clérigos, á pesar de sus privilegios, y no contentándose los reyes con aquella tutela se dispone que deben mandar la ejecución de puentes y caminos.

V

Como debían encontrarse éstos infestados de salteadores, parecieron sin duda á Alfonso X demasiado blandas las penas señaladas en los Códigos anteriores y ordenó que «El ladrón de caminos públicos y los que le dieren ayuda consejo ó encubrieren incurren en la *pena de muerte.*» Todavía se encontró andando el tiempo, si no benigno, por lo menos ineficaz este castigo, haciéndose responsables á los vecinos de los pueblos de tales crímenes.

El *Ordenamiento de Alcalá* trata en su título XXVI de los Portazgos é peajes. Se hace cargo de las denuncias presentadas contra las exacciones que se hacían «sin privillegio, ni Carta de los Reyes onde Nos venimos nin de Nos,» pero cita entre las gabelas la de *rondas,* cuyo impuesto se destinaba al sostenimiento de cuadrillas para recorrer y vigilar los caminos en los términos de los pueblos. Debía ser poco eficaz esta medida durante las largas discordias civiles que ensangrentaron el Reino de Castilla y del entro-

(1) Partida II. Titulo XI. Ley I.

nizamiento de la anarquía y del bandolerismo, hasta que los Reyes Católicos refrenaron las demasías de la nobleza y organizaron la Santa Hermandad.

El atraso de la Edad Media en punto á la administración pública resalta de cuanto antecede al compararlo con la extensísima red de comunicaciones creadas por los romanos, y mientras ha podido reconstituirse el plano de las obras que éstos ejecutaron en la Península, gracias á la profusa labor legada por sus geógrafos é historiadores y á su sistema epigráfico, en cambio, es más difícil la formación del catálogo de las escasas obras públicas del largo período de la Reconquista.

Cierto que se hizo poco nuevo en punto á calzadas, limitándose á aprovechar las antiguas ó reformarlas en cortos trayectos; (1) y dado el gran fervor religioso de aquellos tiempos, el indicio más seguro para orientarse en la materia consiste en considerar como jalones indicadores de las grandes vías de comunicación los santuarios principales y los monasterios de Santiago, Ripoll, San Juan de la Plata y Valpuesta, que eran centros de reunión para la guerra Santa.

El *Ordenamiento de Alcalá* califica de caminos *cabdales* —es decir, principales—«el uno que va á Santiago é los otros que van de una cibdad á otra, é de una villa á otra é á los mercados é á las ferias,» y disponía que «sean amparados é guardados, que ninguno nos faga nin tuerto nin robo,» y Alfonso VI se interesó también para que estuvieran expeditos los caminos, *particularmente el de Santiago,* cuyos puentes hizo reparar á fines del siglo X.

Las peregrinaciones eran muy frecuentes en Europa durante los tiempos medio-evales, originándolas en muchos casos las penitencias impuestas por los confesores ó los obispos, y á veces por los príncipes para trasladarse con humildad á Santiago de Galicia, (2) Jerusalén ó más frecuentemente á Roma, lo cual les dió el nombre de *romeros.*

(1) Discurso de D. Francisco Coello.
(2) *Economie politique du Moyen age*, par M. Louis Cibrario, tomo I, livre II, chapitre I.

En una obra que prepara Mr. Finot, archivero del departamento del Norte en Francia, sobre las *Relaciones comerciales entre Flandes y España,* consigna que éstas se fundaron no sólo con las expediciones militares y marítimas de los flamencos en el siglo XII, cuando vinieron en auxilio de los castellanos contra los árabes, sino en las peregrinaciones á Santiago de Compostela. Partían al efecto de Brujas y seguían por Douai, Arras, Peronne, Compiegne, París, Orleans, Tours, Burdeos, Pamplona y Burgos, llamándose á esta vía *Gran camino de España y de Santiago.*

Debe contarse según Llaguno á Santo Domingo de la Calzada entre los arquitectos españoles, pues llevado de su extraordinario amor al prójimo se ocupó durante los primeros años de la XII.ª centuria en construir calzadas en la Rioja para que pudiesen transitar con comodidad los romeros hacia Santiago de Galicia. Los monarcas prestaban también grandísima atención á estos viajes piadosos y, con tal objeto, favoreció el Rey de León Fernando II en la segunda mitad del mismo siglo á la orden militar de Santiago encomendándole la misión de proteger á los peregrinos que venían de toda Europa á visitar el sepulcro del Apóstol. Igual solicitud merecieron á Alfonso X cuando dispuso que «todos los Romeros é Peregrinos que anduviesen en romería por nuestros Reynos, *mayormente de los que fueren é vinieren á Santiago* sean seguros, y les damos y otorgamos nuestro previlegio de seguridad para que vayan y vengan, y estén ellos é sus companías seguros que no les será hecho mal ninguno etc. [1]

Y en prueba de que no sólo concurrían los flamencos, franceses y alemanes á la visita del Santuario gallego, consigna el historiador Roberstón que acudieron 2.460 ingleses en el año 1.434 y 2.100 en 1.445. [2]

Revestían tal importancia estas peregrinaciones, que la sabiduría popular les consagró el refran: *Camino de Santia-*

(1) *Fuero Real.* Libro IV. Título XXIV. Ley I.
(2) *History of Charles V.* Título III. Página 379.

go, tanto anda el cojo como el sano; que indica la muchedumbre de romeros reunidos en caravana para llegar juntos al Santuario, aun cuando fuesen muy distintas las condiciones de robustez de los caminantes por tener que atemperarse los más activos á la marcha lenta de los rezagados.



CAPÍTULO III

Continuación de la Reconquista hasta el fallecimiento de Enrique IV.

I. Puentes levantados en el siglo XII por Santo Domingo de la Calzada y San Juan de Ortega.—Obras de esta clase ejecutadas en las centurias XIII.ª, XIV.ª y XV.ª—Se prohibe en Castilla la imposición de arbitrios para construir puentes.—Arcos de fábrica de grandes luces ejecutados en Francia.

II. Monografía titulada *Fábrica del puente de piedras de Zaragoza*.—Dimensiones de los arcos y de los pilares.—Compuerta para la navegación.—Arbitrios y recursos.—Arrastre de los materiales por el Ebro y en carretas.—Pilotes para los cimientos.

III. Transportes á lomo y con carretas.—Disposiciones del *Fuero Viejo* de Vizcaya.—Empleo de andas ó sillas de mano.—Viajeros ilustres que recorrieron las Españas en el siglo XV.—Servicio de postas creado por la Universidad de París.—El correo en Castilla y en Aragón.

IV. Impuesto de navegación en el Ebro.—Suministros para los ejércitos aragoneses.—El Consulado de Zaragoza.—Las Atarazanas, la Lonja y el Banco de Barcelona.—Embarcadero de madera ejecutado en Valencia.

V. Río Guadalquivir.—Estado floreciente del comercio de Sevilla.—Real acequia del Júcar.—Concesión de aguas del Ebro á la ciudad de Zaragoza.—Canales de Tauste y de Manresa.—Pantano de Almansa.—Fortalezas y murallas.—Arquitectura románica y ogival.

I

No hay noticia de ningún puente construído por los cristianos hasta el siglo XII en que Santo Domingo de la Calzada levantó sobre el río Oja el del mismo nombre; también construyó en unión de su discípulo San Juan de Ortega el famoso puente de Logroño en el Ebro, y el de Nájera sobre el Najerilla. Se debió en la misma centuria á D.ª Elo, mujer del Conde Pedro Ansures, el del Pisuerga en Valladolid, y en la provincia de Lugo se edificaron el de la capital, sobre el Miño, y el de Cesures.

Pertenecen á la XIII.ª centurias dos puentes de Toledo en el Tajo y el del Miño en Orense, que costeó el Obispo. En

la XIV.ª ejecutó el de Eume—Coruña—Fernán Pérez, Señor del pueblo, y el Arzobispo de Toledo D. Pedro Tenorio costeó el de Zulema en Alcalá de Henares, cuyas obras dirigió Rodrigo Alfonso, maestro mayor de la catedral, (1.) y se reedificó el de San Martín sobre el Tajo en Toledo. Felipe II hizo poner en el mismo una inscripción, según la cual, una crecida ocurrida en el año 1203 destruyó el antiguo puente que estuvo situado cerca del actual; fué construído éste por los toledanos, interrumpiéndose las obras durante la lucha fratricida entre Pedro I y D. Enrique de Trastamara, y reparado por el Arzobispo Tenorio.

Existía en el referido siglo XIV un puente de madera sobre el Urumea en San Sebastián con tramo giratorio; (2) otro llamado de San Antón en Bilbao, para cuyas reparaciones se cobraba un peaje por cada acémila, (3) y se atribuye á la misma época la reconstrucción de algunos arcos del puente de Córdoba. (4) Corresponde al XV.º—en la época anterior al reinado de los Reyes Católicos—el de Zaragoza sobre el Ebro, el de Vélez-Rubio-Cáceres—el de la Trinidad en la ciudad de Valencia, promovido por la Junta de Muros y Valladares, creada principalmente para la defensa de las márgenes del Turia, y el de Palencia. (5)

El puente de Orense se reconstruyó en la XV.ª centuria y consta de siete arcos midiendo el central la considerable luz de 43,50 metros.

Enrique IV ordenó en 1455 lo siguiente: «Tenemos por bien que las Ciubdades y Villas y Lugares de nuestros Reynos y otras cualquier personas que puedan facer y edificar puentes en los ríos, tanto que en ellos no puedan imponer ni impongan imposiciones ni tributos algunos, y

(1) En el estudio que hizo D. A. Herrera Bonilla acerca de este puente afirmó que en el siglo XIV se reedificó esta obra, siendo mucho más antigua su construcción. *Revista de Obras públicas*. Año 1869.

(2) *Historia de la Ciudad de San Sebastián*, por D. Joaquin A. Camino. Puentes.

(3) *Cosas de antaño*, por D. Juan E. Delmas. Artículo I.

(4) *Puente de Córdoba*, por D. Luis Sáinz. Capítulo V.

(5) *Átlas Geográfico, Histórico y Estadístico de España*, por D. José A. Elías. Cuadro XXXVII.

mandamos que ningún Prelado ni Caballero ni otra persona alguna no sean osados de impedir ni estorvar que no se fagan las dichas puentes, porque digan que tienen barcos. ú otros derechos en los ríos, y si atentare de impedir y estorvar que las dichas puentes no se fagan si fueran legos que pierdan todos sus bienes y sean aplicados á la nuestra Cámara, y si Prelado ú otra persona Eclesiástica que por ese mismo fecho pierda la naturaleza y temporalidad que tuviere en los dichos nuestros Reynos, y no la pueda mas haver.» (1)

De aquí se deduce que la protección del Monarca llega á vencer los obstáculos y resistencias opuestos caprichosamente ó con escaso fundamento á la ejecución de puentes, pero es con la cláusula severa de no autorizar ningún arbitrio destinado á remunerar el capital necesario para la obra, lo cual constituía un retroceso respecto de la ley de Partida antes mencionada, según la cual, las obras de las ciudades y de las villas debían costearse en primer término por las rentas comunales, y si no bastasen, con el repartimiento vecinal en proporción de los haberes de los moradores y sin ninguna clase de privilegios ni exclusiones. No puede negarse la conveniencia de evitar los gravámenes para el tráfico, inherentes á la multiplicación de las aduanas interiores, así como de los portazgos, pontazgos y barcajes tan extendidos en aquellos tiempos, pero desentendiéndose el Estado de ejecutar las obras públicas á sus expensas, si la iniciativa particular ha de ser fecunda para sustituir á la acción del Poder, necesita de algún estímulo como justa remuneración de los desembolsos y en pago de los riesgos, rodeos y fatigas que con esta clase de trabajos se ahorraba á los trajinantes; así es que se reformó más adelante la pragmática autorizando el establecimiento de diversos impuestos para atender á tan perentorias necesidades.

Mientras duró en Francia el feudalismo reinó el desorden

(1) *Recopilación de las Ordenanzas Reales de Castilla*, tomo VI de los Códigos, libro VI, título X.

en el cuidado de los caminos, á pesar de los buenos propósitos de Felipe Augusto para corregirlo; no obstante, se construyeron durante los últimos siglos de la Edad Media, numerosos puentes sobre los ríos principales. (1) Entre los más notables pueden citarse el erigido en *Ceret* en los Pirineos de 45 metros de luz levantado en el año 1.336 y el de *Vieille-Brionde* sobre el *Allier* con un arco elegante y atrevido de 54 metros. En Italia que era en la Edad Media el país más adelantado de Europa se construyó en *Trezzo* por el Duque Visconti entre 1370 y 77 un puente sobre el *Adda* de prodigiosa ligereza, con la extraordinaria luz de 72,25 metros, que se destruyó siglo y medio después, en el asalto á la ciudadela. (2)

II

Para formar idea de la marcha administrativa y de los recursos destinados en España á esta clase de obras puede consultarse la curiosa monografía publicada en 1887 por D. Clemente Herranz y Laín, archivero del Ayuntamiento de Zaragoza, al inaugurarse el puente de hierro sobre el Ebro. (3)

Existe en el Archivo de la Corona de Aragón un documento fechado en Calatayud en las Kalendas de Junio del año 1269, según el cual, se concedió á los jurados, prohombres y Universidad de Zaragoza un coto, sito en el Ramblar de la Puerta de Toledo para la obra del *Puente de la Ciudad,* y otro dado en Valencia XV Kalendas de Noviembre del 1336 facultando la imposición de un *singular arbitrio* para terminarlo, por ser insuficientes los fondos destinados al objeto.

Hay otro testimonio posterior muy interesante en el archivo municipal, que consiste en un códice ó cuaderno

(1) *Grand Dictionnaire Universel du XIX.e siecle* par P. Larousse. Tome V.
(2) Cosmos. Numero 636. Avril 1897.
(3) *Fábrica del Puente de Piedras de Zaragoza*

en folio con cubiertas de pergamino titulado *Fábrica del Puente de Piedras, Zaragoza,* cuyo manuscrito empezado en 9 de Abril de 1401 es el registro de acuerdos tomados por los Jurados, Concello y Consello de la ciudad con abundantes noticias relativas á los artífices que trabajaron, los puntos de donde se condujeron los materiales, sus clases y condiciones, la forma de ejecutar las obras, su dirección y administración, jornales, precios, arrastres y otra porción de datos en extremos minuciosos. Como el transcribir literalmente todo el códice ofrecía no pocas dificultades, se ha limitado el Sr. Herranz á publicar los párrafos más sustanciales que bastan para dar á conocer lo más importante de la historia de aquella fábrica.

En el mes de Abril de 1401 comparecieron ante los Jurados y Concejo dos maestros, que después de prestar juramento dieron cuenta de las canteras que habían reconocido en diferentes puntos declarando que «de todas las ditas pedreras hera la millor mas proveitosa i mas sines despensa la del termino de Alzapan que hera en el Reyno de Navarra. Et apres consellaron sobre la forma como aquel se podia comenzar y acabar.»

Hallábase en construcción el puente porque dicen los maestros «que la última arquada feyta ha de tono novanta i nueu palmos de canya et para fazer otra semblant havian necessarias Mil Quatrocientas piedras poco mas ó menos. La ampleza del pilar último fue trobada Trenta y Quatro palmos de canya y trobo se quey havia necessarias mil doscientas piedras.» Completaron las medidas de los materiales necesarios para terminar el puente proponiendo se levantasen otros cuatro arcos, dos de noventa palmos de luz y dos de ochenta, dando á las pilas el espesor de treinta palmos y «que por bel parecer de la hobra se deviesse prender en tal manera que hi pudiessen seyer feytas Dos Torretas una de cada part que serian delant la puerta del dito puent.»

Con este dictamen de los *Maestros Querientes* acordó el

Consejo que se ejecutase la obra por arriendo ó contrato, fijando al efecto el pliego de condiciones, en una de cuyas cláusulas se consignó la obligación de dejar junto á uno de los estribos «su canal enderezadament para meter puerta corrediza» y en el lado opuesto «sian feytos alazeces i fundamentos firmes sobre los cuales se puedan construyr y fazer molinos farineros segunt sont feytos en el puent de Tudela ó en aquella forma y manera que por los sobreditos sera consellado senyalado i designado.»

Consta en el Memorial de las súplicas que debían dirigirse al Rey para la construcción del puente y los muros adyacentes, que sus predecesores habían concedido anualmente á la ciudad para las obras del muelle mil sueldos sobre los emolumentos y rentas del Merino, lo cual demuestra que en la Corona de Aragón se daban subvenciones directas para algunas obras públicas, que sólo se observa en Castilla respecto del fondo procedente de las multas ó penas de Cámara con excepción de las fortalezas.

Para reducir los gastos se dispuso «que todos los de la Ciudat, aldeas i lugares que enaquesto pagar devan assi cristianos, Judíos como Moros sian manifestados i dezenados i de todos en comun sian feytos seys ó queyto manos mas ó menos quidassen peyones para la dita obra segunt tocaria a cadauno havido buen sguardat segunt su facultad,» lo cual significa el empleo de la prestación personal, tan útil cuando está bien planteada para las obras públicas de carácter vecinal ó local.

El Rey de Navarra concedió el permiso para que se extrajera la piedra en sus dominios, á cuyo recurso debió apelarse por la escasez de canteras dentro de los confines de Aragón, en la zona contigua al Ebro, por donde debían hacerse los transportes para evitar los enormes dispendios del arrastre de materiales por malos caminos. En efecto, en carta escrita por los Jurados de Zaragoza á Fray García, Comendador de Novellas, le dicen «havemos feyto tallar en Burren ciertas piedras las quales han de venir al Rio de

Ebro con carretas por que viengan en barchas á la Ciudat,» y le suplicaban permitiese pacer libremente en los montes públicos á diez parejas de bueyes destinadas al acarreo, consintiendo al propio tiempo á los carreteros la corta de algunas piezas de madera de pino ó de chopo para la reparación de sus vehículos.

En las páginas siguientes se encuentran no pocos detalles concernientes á la marcha de las obras, precios de transporte de la piedra, hornos de cal, arena, madera para las cimbras, zampeados, y de diversos gastos. Los Jurados escribieron *Al honrado y discreto Maestro Matheu italiano* en 4 de Abril de 1408 para que reconociese el castillo de Sancho Abarca, situado en los dominios del Rey de Aragón, en donde había mucha piedra labrada, informando acerca del estado del camino para conducirla hasta el Ebro y de la calidad de los materiales; consta también que el maestro de las grúas era un moro navarro, y se dispuso la instalación en Zaragoza de otra análoga á la empleada en Mallen para el embarque de efectos.

El maestro italiano encontró flojo el terreno para los cimientos de las pilas y propuso «que se haviessen daquia oncientas stacas de savina i de roure grandes con las quales i con su argamassa se fesse fundament i firme en manera que la obra cargasse sobre seguro.» Se acordó en consecuencia recorrer los montes y lugares en busca de madera para pilotes, y encontrando el mejor arbolado en Lezinyena, término de la ciudad, hicieron el contrato de transporte con un carretero concediéndole aguas y pastos francos.

III

El tránsito por los caminos se hacía en aquellos siglos á caballo ó en litera y, para las mercancías, por los arrieros ó traginantes que conducían las recuas de acémilas y en algunos puntos en carros. Al consignar Alfonso *el Sabio* en la Partida II que los reyes deben mandar construir los

puentes y las calzadas y allanar los malos pasos añade [1] «porque los omes puedan andar é llevar sus bestias é sus cosas desembargadamente.» El comercio principal era el de las ferias, entre las que descollaba la de Medina del Campo, y Enrique IV dispuso en una pragmática dictada en 1466 que no se celebrasen mercados francos sin el privilegio competente. [2] «Y cualquier que algunas otras ferias ó mercados franqueados fuesen con sus mercaderías, que pierdan las bestias y las mercaderías, y de mas que pierdan todos sus bienes muebles y raices.»

Observa el Sr. Saavedra que los romanos daban rara vez al pavimento de los puentes la fuerte inclinación que generalmente tienen en las avenidas de ambos lados las construcciones de la Edad Media, [3] lo cual dependía del empleo exclusivo de los arcos de medio punto ó de los peraltados, y de que no usándose carruajes importaban poco las fuertes rampas de acceso.

No obstante el uso principal de los transportes á lomo, se empleaban también los carros, cuya construcción puede adaptarse aún á los caminos rurales de los países montañosos. Así se deduce de dos pragmáticas de Enrique III *el Doliente,* el cual prohibió «cerrar los caminos por donde se transportasen con bestias ó carretas viandas ó mercaderías de unos lugares á otros» y para los viajes de la Casa Real dispuso también [4] «que cuando nos hoviemos de partir de un lugar á otro, y fueran menester para ello hombres, carretas ó bestias de guías, que el nuestro mayordomo haya su información, según el camino y el tiempo y costumbre de la tierra, quanto debe tasar por cada cosa.» Pero era tan deplorable el estado de los caminos y tan reducido el número de puentes, que los transportes á lomo debían constituir la regla general y las carretas la excepción.

---

[1] Título II. Ley I.
[2] *Ordenanzas Reales de Castilla.* Título VII. Ley I.
[3] *Descripción de la vía romana entre Uxansa* y *Augustobriga.* Página 11.
[4] *Novísima Recopilación.* Libro VI. Título XIX Ley III.

Desde que empezó á desarrollarse el comercio en Vizcaya con la fundación de las villas en las XIII.ª y XIV.ª centurias, se construyeron los caminos de recuas ensanchando los senderos de cabras y de ganado vacuno, abriendo á pico de martillo los peñascales en las margenes de los ríos y de los arroyos con la latitud necesaria para el cruce de las caballerías, (1) pero en el comedio del siglo inmediato y aún con bastante anterioridad por la práctica consuetudinaria estaba en vigor el *Fuero viejo* ordenado en el año 1452 que se conserva manuscrito en el Archivo de la Diputación. El *título de los caminos e senderos e carreras y como ande ser* consigna varias disposiciones concernientes á la construcción. «En razón de los caminos que son reales que se abran en ocho ó doze pies den las coderas de los caminos que sean de veinte pies.» (2) Y aún eran de mayor latitud las que desde el interior del país se dirigían á los puertos de mar. «Porque quando los unos carros fueren del Puerto á las sierras é otros de las sierras á los Puertos e si entraren en el camino puedan pasar los unos á una parte los otros á otra, sin embargo Alguno: por ende dijeeron que abían de fuero y hordenaban que todos los tales caminos *por do pasan los carros* sean de ancho quatro brazadas y media, y si en los tales caminos en algunos lugares fueren mas estrechos que no puedan pasar los carros cargados y por medio que lo adoven en los tales lugares e por mandado del alcalde vean tres hombres buenos juramentados que en tal caso el Señor de la heredad sea tenido de dar e complir á bistta de aquellos tres hombres pagando primeramente al dueño lo que por aquellos fuere hablado con el doblo de tal precio.»

Quiere decir que en una época tan remota se daba á los caminos del país vascongado una anchura tan grande como la de las carreteras modernas; regía el principio de la ex-

(1) *Historia General de Vizcaya* por D. J Ramón de Iturrizar. Capitulo LVII.

(2) En los *Fueros del Señorio de Vizcaya* impresos en 1526 se aclaró este concepto al disponer que debian tener veinte pies de latitud. Titulo XXVII. Ley II.

propiación forzosa por causa de utilidad pública y aun el recargo de afección en los justiprecios, y se empleaban carretas para los transportes de mercancías á los puertos.

A pesar de la gran variedad de coches usados durante el Imperio romano, desapareció en absoluto su empleo desde la invasión de los bárbaros, manteniéndose en total eclipse durante toda la Edad Media y aun en los comienzos de la Moderna en el Occidente de Europa.

Hallándose la Reina D.ª Juana en Aranda el año 1461, y muy adelantada en su embarazo, la hizo conducir á Madrid Enrique IV en silla de manos ó *andas*—como entonces se decía.—Salió á recibirla á larga distancia, y haciéndola subir con cariñosa solicitud á las ancas de su mula, la condujo de este modo al Alcázar entre las más expresivas aclamaciones de los madrileños. (1) Y cuando en tan delicado estado viajaba la esposa del Rey en silla de manos ó en las ancas de la mula, se deduce que tan rudimentarios medios de transporte representaban á la sazón el grado superior del regalo y de comodidad en la Corte de Castilla.

En efecto, los embajadores y personajes viajaban entonces á caballo. Jorge de Ehingen, enviado del Emperador, atravesó el Reino en 1457 por Burgos en dirección á Santiago de Galicia, ó sea por la calzada de los peregrinos, que era á la sazón la más atendida, y dice: «Perdimos uno de estos mejores caballos de guerra porque el camino es sumamente penoso.» (2)

El noble bohemio León de Rosmital hizo su excursión desde el año 1465 al 67. Dirigióse de Bilbao á Valmaseda, y como se negase á pagar el pontazgo en esta última villa, «fueron tomados los caballos que llevaban nuestros bagajes y nos amenazaron.»

No estaban más adelantados en Francia. Isabel de Baviera hizo su entrada en París en 1389 en una litera descubierta ricamente adornada, y las señoras de su séquito iban

(1) *El Antiguo Madrid*, por D. Ramón Mesonero Romanos. El Alcázar.
(2) *Viajes por España*, pág. 29.

en vehículos análogos ó montadas en palafrenes con dos lacayos á la brida. Al dirigirse á los torneos era muy común que las damas montasen á la grupa de los caballeros. Usaban la mula las personas graves, como los obispos, abades, magistrados y consejeros, no sólo por evitar la fatiga de las caminatas largas, sino por el barro de las calles, que rara vez estaban empedradas. ([1])

La Universidad de París, fundada en el año 1200, obtuvo varios privilegios para organizar en el siglo XIII el servicio de postas, sin duda, con el principal objeto de que los estudiantes pudieran comunicarse con sus familias, y otras universidades alemanas é italianas disponían también de correos. En España el Código de las *Partidas* menciona á los mandaderos «que traen mandaderías por cartas semejantes á los pies del ome que se mueven á las vegadas á recabdar su pro sin fabla,» ([2]) y les concede preeminencias y consideraciones á los correos. Claro está que Cataluña no había de descuidarse, dado su ostensible adelanto, en establecer una institución tan necesaria para su floreciente industria y activo comercio, y en efecto, en 1283 existían agremiados los *troters,* quienes fundaron una cofradía, y consta que se acordó que hubiese correos buenos é idóneos en todas las *corts, ballias* y *veguerías.*

Durante el siglo XIV se reglamentó el servicio en la Corona de Aragón con arreglo á los curiosos pormenores consignados en la obra del Sr. Verdegay. El correo partía á caballo, llevando en el brazo izquierdo una chapa que más adelante se sustituyó por el bordado de las armas de la ciudad á que pertenecía, y al salir de Barcelona parábase á la puerta de la capilla del gremio á recibir la bendición del sacerdote. En la inmediata centuria se perfeccionó mucho la institución; había además de los correos del Rey, los de las ciudades, nombrándose el de Barcelona por el Consejo de los 32 y los 16 prohombres. La organización de este servicio en la

([1]) *Grand Dictionnaire Universel du XIX.e siecle*, par Pierre Larousse. Tomo III.
([2]) Titulo IX, ley XXI.

Corona de Aragón, comparada con la deficiente de Castilla, presenta una prueba de la cultura de Cataluña al finalizar la Edad Media.

IV

La navegación del Ebro, sostenida con tanto vigor durante la dominación romana, subsistía en los últimos siglos de la Edad Media, según lo comprueban numerosos documentos. Dice Mariana que Alfonso, Rey de Aragón, «mandó hacer muchas barcas y Baxeles en Zaragoza,» (1) y la vía fluvial se utilizaba aguas arriba de la ciudad en larga distancia para el transporte de las mercancías enviadas á Brujas por los puertos de Bilbao y de Bayona, comercio que hacían las factorías anseáticas. (2)

Pero en donde se encuentran más pormenores del tráfico por el Ebro es en la obra de D. Ignacio de Asso. (3) Era Tortosa la escala principal del comercio de granos que enviaban los aragoneses á Cataluña, en donde, según una carta de Juan I, «no hai aquella abundancia de pan que saria menester.» Disfrutaban los mercaderes de Zaragoza de ciertas exenciones para los granos embarcados en el Ebro, cuyos privilegios dieron lugar á numerosas reclamaciones, y como Jaime II impusiera el derecho de lezda en 1320, acordó la Ciudad redimirlo entregando al Rey por una vez 50.000 sueldos barceloneses, y al efecto crearon un tributo de 3 dineros por libra de trigo remitido á Tortosa, cuya percepción se contrató con un particular.

Los Reyes acudían á los jurados de Zaragoza para el abastecimiento de sus ejércitos. Alfonso IV les pidió trigo en 1331 para la expedición á Cerdeña, y Pedro IV dió las gracias á la ciudad en 1344 por haberle remitido mil cahices y otros tantos de cebada y de avena para la conquista

(1) *Historia de España*, libro X, capítulo XV.
(2) *Histoire commerciale de la Ligue Hanseatique*, par Emile Worms. Chapitre IV.
(3) *Historia de la Economía política de Aragón.* Año 1798.

de Mallorca, y esta clase de remesas se repitieron en tiempos posteriores, no solo para Cataluña sino para países extranjeros. Se debe advertir que la prohibición de extraer granos y caldos del Reino que fué en Castilla una medida sostenida con tenacidad digna de mejor causa, no existía entonces en Aragón, permitiéndose con mejor criterio la salida en los años de buenas cosechas.

Resulta de las disquisiciones de Asso que al comienzo del siglo XIV funcionaba en Zaragoza el Consulado de Comercio encargado de administrar justicia en las querellas mercantiles, de defender las franquicias del tráfico y del cuidado del cauce del Ebro. Consta en Real cédula suscrita por Juan I en 1391, que el Consulado ejercía la superintendencia de la navegación del río: para el reparo de los pasos peligrosos y las obras exigidas por las variaciones del cauce, cobraba dos sueldos por cahiz de trigo y tres por carga de otras mercancías. Se le eximió por el mismo Monarca á la Corporación de dar cuentas al Maestre racional de las cantidades invertidas en las obras del río, y aprobó en 1392 las medidas adoptadas para componer el azud de Quinto, de manera que no perjudicase al tránsito fluvial, y como las alteraciones en el curso del río eran bastante frecuentes y exigían la ejecución de algunas obras costosas, se le facultó para imponer en Zaragoza algunas sisas con el fin de allegar fondos.

Barcelona tenía en el siglo XIII un fondeadero abierto en la falda meridional de la montaña Monjuich, pero su tráfico mercantil era tan activo en la siguiente centuria que Pedro IV consignó en una Cédula firmada en 1380 estas palabras: «Barcelona se ha hecho rica más por el uso y el tráfico que por otra causa.» (1) La afluencia de naves obligó á ejecutar varias obras de seguridad y abrigo para las galeras del Estado, construyéndose el astillero y el arsenal en el sitio ocupado más adelante por las Atarazanas. (2) Alfonso

(1) *Memorias históricas del comercio de Barcelona* por D. Antonio Capmany. Tomo III.
(3) *Discurso leído en el Ateneo Barcelonés* en 1877 por el Ingeniero Jefe de Caminos D. Mauricio Garran.

V de Aragón concedió con carácter de perpetuidad al Ayuntamiento de Barcelona por R. Cédula de 1439 la libre facultad de limpiar y desembarazar la playa, imponiéndose al efecto el primer derecho de ancoraje para ayuda de costas [1] pero destruyó un temporal la empalizada y caja formada para dar principio al muelle. Consta que no por esto se abandonó la idea de construir el puerto, porque en 7 de Marzo de 1441 acordó el Municipio hacer venir personas expertas en trabajos hidráulicos desde Siracusa, Sicilia, Candia y Rodas. [2]

Las naves catalanas se habían enseñoreado de Cerdeña, Sicilia y de Nápoles; los leyendarios almogábares fundaron el Ducado de Atenaas, y hacían frente con fortuna sus armadas á los pueblos rivales que le suscitara la extensión de su poder y la prosperidad de su comercio. La Lonja de Barcelona fundada en 1370 era la más antigua de España, así como la *Taula de Cambi* ó Banco, y sus leyes y costumbres marítimas se adoptaron por las ciudades italianas, y han constituído la base de la jurisprudencia mercantil moderna. [3]

En la XV centuria se emprendieron las obras del puerto de Valencia con un muelle embarcadero de madera [4] y se fundó en Perpiñán la segunda Casa de Contratación de la Corona aragonesa.

V

También se mantenía navegable el Guadalquivir hasta Córdoba en tiempo de Pedro *el Cruel.* Weis atribuye al descuido de los reinados inmediatos que cesase el tráfico fluvial entre aquella ciudad y Sevilla; [5] pero debió influir

(1) Capmany, idem.

(2) *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona* por D. José Rafo, Inspector de Ingenieros de Caminos. Capitulo II.

(3) Sardi *Storia civile veneciana.* V. II. P. 865.

(4) *El Puerto de Valencia*, por A. Sonier.

(5) *La España desde Felipe II.* Tomo II, segunda parte, capitulo III. Falta de comunicaciones.

más la construcción de presas para molinos y artefactos por los señores favorecidos con las mercedes alcanzadas de los Reyes durante la Reconquista, sobreponiéndose así el interés particular al público en el régimen feudal derivado de àquel incesante batallar.

Fernando III, conquistador de Sevilla, fomentó el tráfico del puerto otorgando franqueza de derechos á las mercancías y *hasta la honra de caballero* á los mercaderes. Atrajo así tanta gente, que se acrecentó rápidamente la industria y el cambio de productos, convirtiéndose la ciudad en una de las más opulentas de Europa. Afluían á sus muelles granos, tejidos de la India, telas de seda, de plata y oro, perlas, armiño, plumas y aljófar, creciendo el lujo en tales proporciones que ocho años después de la ocupación por los cristianos dictó el Rey una ley suntuaria para moderarlo.

Alfonso *el Sabio* mandó construir en el año 1248 las Atarazanas ó arsenales, con gran suntuosidad, según D. Diego Ortiz de Zúñiga. (1) «Formábanlas diez y seis anchurosas naves, que sobre los fortísimos pilastrones de ladrillo volaban arcos y cerraban bóvedas de igual robusticidad: hoy tan deshechas y ofuscadas, que es difícil descubrirlas, capaces de fabricarse y guardarse en ellas muchas galeras y bageles y de almacenarse competente copia de todos peltrechos.»

Los riegos extendidos por los moros en Andalucía y los reinos de Murcia y Valencia adquirieron paulatinamente desde la Reconquista un desarrollo cada vez mayor y, sobre todo, un perfeccionamiento marcado en los organismos administrativos, debido al espíritu de asociación que levantó las presas gigantescas de varios pantanos. El Ingeniero francés Mr. Maurice Aymard hizo un estudio muy completo del asunto, describiendo con verdadero lujo de detalles los riegos de Valencia, Alicante, Murcia, Granada, Sevilla y otras provincias.

Cuando Jaime I de Aragón conquistó Valencia estaban abiertos los canales del Turia. En cambio, las tradiciones,

(1) *Noticia de los arquitectos*, por Llaguno y Cean Bermúdez. tomo I, cap. X, pág. 49.

los documentos y la reglamentación están contestes en atribuir al citado Monarca la Real acequia del Júcar, confirmándolo la lápida colocada en la Casa de las Compuertas. (1) El mismo promovió la ejecución de otros trabajos análogos en las vegas del Ebro y del Ter, y otros Reyes de Aragón concedieron á la ciudad de Zaragoza diversos privilegios, prerrogativas é gracias así de amprios de Montes é Yerbas como de agoa, y señaladamente de poder sacar del Rio de Ebro y de otros cualesquiera Rio cequia y cequias para mucho aumento asi de su poblacion como de Panes y otros comercios necesarios á una tan insigne Republica.» (2)

Hacia el año 1220 se construyó en el término de Tudela —Navarra—el pantano de Cardete para embalsar las aguas destinadas al riego de 300 hectáreas dedicadas al cultivo de cereales, obra cuyos gastos de conservación son insignificantes, y el Rey Teobaldo I dió permiso en 1252 á las villas de Fustiñana y Cabanillas para una toma del Ebro, que más adelante se llamó el canal de Tauste, cuando esta ciudad y la villa de Buñuel se asociaron á las anteriores con objeto de dar mayor amplitud á la empresa, (3) ejecutándose al efecto las obras por el Príncipe de Viana en 1444.

Alfonso *el Sabio* conquistó las vegas de Murcia, Orihuela y Lorca y repartió las tierras, según costumbre, entre los vencedores, disponiendo la observancia de las leyes agrícolas y de los antiguos usos y costumbres en materia de riegos. Pero algunos años después, accediendo á las quejas formuladas por el Ayuntamiento de Lorca contra *los señores de los donadios,* ordenó que el Gobernador «repartiese la agua comunalmente por días y por tiempos.» Se dictó

(1) *Irrigations du Midi de l'Espagne*, par M. Aymard, chapitre VI. «Yo debo mi principio al Rey Don Jayme; al justo Don Martin mi privilegio, y la gloria de verme concluída al monarca mayor Carlos III.»

(2) *Memoria sobre riegos*, por D. Mariano Royo. Anales de Obras públicas, tomo V, párrafo 2.º

(3) Mesa. *Reconocimiento hidrológico del Valle del Ebro*. Región media. Importancia de los riegos.

otra providencia análoga para Murcia, en donde el agua se hallaba ligada al dominio del suelo, mientras estaban separados en Lorca, asunto que en tiempos antiguos y modernos ha promovido largas controversias.

Data la construcción del *Canal de Manresa* de mediados del siglo XIV. Concedió Pedro IV de Aragón en 23 de Agosto de 1339 al Ayuntamiento y propietarios de aquella ciudad las aguas del Llobregat necesarias para el abastecimiento y el riego. Está la presa á 22 kilómetros de Manresa, bifurcándose en La Agulla en dos brazales; mide 47 kilómetros la longitud total de las acequias. (1)

En la provincia de Albacete se terminó el año 1384 la presa primitiva del pantano de Almansa, (2) costeada exclusivamente por los usuarios de las aguas, demostrándose así —según lo consigna Mr. Aymard—que la asociación de capitales para empresas de utilidad pública se practicaba en España en tiempos muy antiguos, y aun en localidades secundarias.

No se dedicaban las rentas de la Corona á la ejecución de obras públicas, empleándose principalmente en levantar numerosos torreones y castillos; las murallas de las poblaciones las construían los Concejos municipales, pero con subvenciones ó auxilios del Monarca. Alfonso XI expidió albalá el año 1374 (3) disponiendo que la Prebostad de Bermeo diese al Ayuntamiento de la Villa dos mil maravedises anuales durante cinco años para los trabajos del recinto murado y sus cinco puertas, y el Conde D. Tello hizo gracia de la piedra procedente del antiguo alcazar de los Señores de Vizcaya. Fernando III cedió tres mil maravedís anuales de diez dineros cada uno pertenecientes á la Real Corona para la conservación de la muralla y guarda mar de San Sebastián. (4)

(1) *Tratado de aguas y riegos*, por Llauradó. Riegos del Llobregat.

(2) *Datos históricos acerca de todos los pantanos construídos en España*, por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Año 1896.

(3) *Historia General de Vizcaya* por Juan R. Iturrizar. Bermeo.

(4) *Historia de la ciudad de San Sebastián* por Camino. Fortificaciones.

Hasta el siglo XIV no tenían los Reyes de Castilla domicilio fijo; estaban en constante movimiento alojándose en las fortalezas ó alcázares que, en general, ofrecían pocas comodidades. D. Pedro *el Cruel* reparó y amplió el de Sevilla empleando artífices moros. También contribuyeron los soberanos á erigir numerosos templos y conventos. En cambio, los puentes se levantaban por la iniciativa privada, debiéndose á los obispos, á los cabildos, á los señores feudales, á los municipios, y á determinadas asociaciones.

El acrecentamiento de la cultura patria y los triunfos continuados de las armas cristianas, coincidieron con el espléndido desarrollo del arte arquitectónico, enteramente apartado de los cánones arábigos y dotado de caracteres privativos, apropiados á aquellos tiempos en que la exaltación de la fe, el espíritu de sacrificio y de abnegación informaban los aspectos diversos de la vida.

Santa María de Ripoll—la Covadonga catalana—erigida en la IX.ª centuria presenta una de las creaciones más bellas y características del arte románico; se conservan en Avila otras joyas primorosas de la misma arquitectura (1) y las Catedrales de Zamora, Santiago y Tarragona revelan el auge que alcanzó en la Península. Pero la renovación general de la filosofía realizada en el siglo XIII por el Doctor Angélico coincidió con la vigorosa reforma que abandonando las formas macizas del arte románico, aligeró los muros, elevó las naves, rasgó las ventanas, chaflanó los pilares, redujo las masas y encontró en la forma ogival con sus arcos botareles, los rosetones calados, los esbeltos hastiales, las atrevidas flechas y el predominio de las líneas verticales un sentimiento de armonía é inspiración mística. Fué la catedral gótica el símbolo sublime del destacamiento de los intereses mundanos y del ardiente idealismo de la Edad Media y los prodigios artísticos de León, Burgos, Toledo, Barcelona y Sevilla, los monumentos revela-

(1) *Guía de Avila* por D. Antonio Blazquez.

dores de la grandeza que iban alcanzando los pueblos cristianos.

Construyéronse en la misma época numerosas iglesias, monasterios, capillas, ermitas y casas benéficas; y se reedificaron algunas poblaciones y murallas destruídas por los invasores.



CAPÍTULO IV

Reinado de los Reyes Católicos y Regencias de D. Fernando.

I. Estado de disolución del Reino en tiempo de Enrique IV.—Dotes extraordinarias de Isabel I y grandes cualidades de Fernando V.—Regeneración nacional.—Reformas introducidas en el Consejo Real.—Sistema reglamentario.—Vigilancia en la administración municipal.

II. Progreso de las leyes de Obras públicas.—Activa intervención de los Corregidores.—Información minuciosa en los proyectos.—La reparación de caminos en Vizcaya.—Ingerencia del Poder central.

III. Carta Real de diligencias.—Información contradictoria abierta por el Corregidor de Vizcaya.—Recursos procedentes de las penas de Cámara.—Autoridad de las Juntas de Guipúzcoa para ordenar la reparación de las calzadas y puentes.

IV Inventario de los caminos construídos y reparados—Puentes.—Represión del bandolerismo.—Servicio de Postas en Valencia.—El Correo mayor de la Corte.—Estafeta de Italia.—El correo de las Indias.

V. Empleo de caballos y mulas en los viajes y en las ceremonias palatinas.—Servicio de literas del Príncipe D. Juan.—Doña Margarita de Austria trae á España los primeros coches.—Su regreso á Gante por Francia.

VI. Bautizo del Emperador Carlos V. en Gante.—Tentativa de fuga de Doña Juana á Flandes.—Carro fúnebre para la traslación á Granada del cadáver de Isabel I.—Viaje de Felipe el *Hermoso* de Valladolid á Segovia.—Transporte de su féretro á Torquemada·—Estado de los medios de comunicación.

I

Grande era la decadencia de la dinastía creada por el bastardo de Montiel. Ya no gobernaban á Castilla monarcas tan gloriosos como Fernando *el Santo,* Alfonso *el Sabio* ó Alfonso *el Justiciero,* y á las prodigalidades Enriqueñas sucedió la negligencia é incapacidad de unos príncipes cada vez más degenerados, ofreciendo el Reino en los tiempos de Enrique IV el vergonzoso espectáculo del trono vilipendiado, de la justicia escarnecida y de la relajación de las costumbres; la insolencia de la nobleza, las regiones despedazadas por las guerras cruentas de los banderizos; suelta la rienda á todo género de atropellos y venganzas y el ban-

dolerismo guarnecido en las fortalezas, dueño de los caminos; enajenado con insensatas mercedes gran parte del territorio; depreciada la moneda, arruinado el pueblo y la anarquía extendida por todo el territorio. Tal era el miserable espectáculo de la Monarquía cuando aparecieron en la escena las figuras de relieve extraordinario de los Reyes Católicos.

Observa D. Víctor Balaguer en su novísima obra el origen revolucionario de ambos consortes, derivado de la Asamblea de Caspe y de la Jura en Toros de Guisando (1) y con el novelesco y feliz maridaje de la futura Reina de Castilla y del heredero de la gloriosa corona de Aragón, la expulsión de los muslimes, la conquista de Navarra y la extensión de los dominios españoles en África, Italia y el Nuevo Mundo, se preparó la fusión completa de ambos reinos, consumada definitivamente bajo el cetro de sus sucesores.

Criada Isabel lejos del fausto y de la atmósfera viciada de la Corte, formóse en la soledad y en contacto con el infortunio de su madre, un alma fuerte y austera, y un espíritu reflexivo y enérgico adquiriendo en edad temprana la madurez necesaria para sortear las tremendas vicisitudes del aciago período de su juventud, hasta que la jornada de Toro aseguró en sus sienes la corona de Castilla. Activa, diligente, moderada y sobria; sencilla en el vestir; metódica y ordenada en su casa; magnánima y piadosa; dotada de un gran talento práctico, de notable cultura y de una laboriosidad extremada, unió á tan altas prendas la fortaleza de espíritu, ó sea aquel valor moral que sacando de sí propio luz y claridad para disipar las tinieblas de la tristeza, comunica en las horas de la adversidad su saludable influencia á todo cuanto le rodea. Así se expresó en su caluroso elogio el historiador americano Guillermo H. Prescott. (2)

El corazón se ensancha al seguir paso á paso la obra de

(1) *Los Reyes Católicos*, tomo I. Introducción.
(2) *Historia del Reinado de los Reyes Católicos D. Fernando y D.ª Isabel*, cap. XVI.

regeneración que debió España á la más ilustre de sus reinas, secundada por el saber, la sagacidad, la extremada prudencia y la habilidad de Fernando, y debieran servir de grandísima enseñanza á los gobernantes españoles los prodigiosos resultados alcanzados como por ensalmo en la prosperidad nacional mientras la nave del Estado estuvo guiada por manos tan expertas.

La demolición de las torres y fortalezas, la Santa Hermandad organizada para acabar con los enjambres de malhechores que asolaban toda la Península y la revocación ó reforma de las mercedes y fueros regalados á los Grandes por Enrique IV; la incorporación de los Maestrazgos á la Corona; las providencias dictadas para refrenar las demasías de la turbulenta nobleza; la nueva planta adoptada para el Ejército y para administrar justicia; la organización del Consejo; el fomento de la agricultura, la apertura de nuevos caminos y la protección á la industria y á la marina con un celo perdido, por desgracia, en los reinados siguientes, colocan el reinado de los egregios monarcas—á pesar de algunos errores políticos por ellos cometidos—en la cúspide de las glorias españolas. Así lo afirmó la gráfica frase del Cura de los Palacios, según lo recuerda el ilustre Menéndez y Pelayo en uno de sus novísimos libros [1] con estas palabras: «la voz unánime de la historia repite que en tiempo de los Reyes Católicos fué la mayor empinación, triunfo é honra é prosperidad que nunca España tuvo,» juicio análogo al emitido por Prescott, Clemencin y otros historiadores italianos, franceses y españoles, reconociendo todos que supieron encauzar y dirigir las energías nacionales, comunicándolas un repentino vigor, tal aliento de juventud, de vida y de confianza en sus fuerzas, que hizo á los españoles capaces de las más arriscadas y extraordinarias empresas.

Destruído el feudalismo que desgarraba el país con sus facciones, consolidóse la autoridad Real, y ávidos sin duda de mantenerla incólume después de los grandes esfuerzos

[1] *Antología de Poetas líricos castellanos*, tomo VI, prólogo VII, pág. CLXII.

hechos para sofocar la anarquía y constituir el Estado español, cerráronse las Cortes de Castilla en 1480 durando su eclipse el largo lapso de 25 años, medida que si pudo tener justificación durante el primer período de lucha no estuvo fundada, ni pudo ser provechosa á la larga, máxime teniendo á la vista el ejemplo del funcionamiento regular de las Cortes de Aragón conservadas, gracias á sus fueros é instituciones privativas. Se perseguía á toda costa el propósito de afirmar el trono, y sus coetános los reyes de Francia Luis XI y Luis XII cerraron también los Estados Generales, no convocándolos sino de tarde en tarde y para tratar de algún suceso determinado.

Como único medio de suplir la anulación de las Cortes hubieron de arrogarse los soberanos de Castilla la facultad de legislar encabezando sus pragmáticas con la fórmula: «Nos como Rey y Reina, y Señores por nuestro poderío Real absoluto, mandamos dar esta nuestra carta etc.» Al efecto, ensancharon las facultades del Consejo del Rey que tuvo desde las Cortes de Madrigal planta fija de un prelado, dos caballeros y seis letrados, y á la muerte de Isabel I eran licenciados ó doctores todos los consejeros con voto, (1) innovación que resultó poco acertada, porque el predominio exclusivo de los legistas venía á privar al Cuerpo gobernante del concurso de otras aptitudes más relacionadas con los intereses materiales y de la ponderación de elementos indispensable para el mejor acierto en los negocios del Estado, tan múltiples como complejos.

Constituídos los Reyes en tutores de sus súbditos, se despertó el afán exagerado de reglamentación, sometiendo la vida de los pueblos, de las corporaciones y de los individuos á medidas prolijas y minuciosas. Desde los abastos á los mantenimientos; de la novedad agrícola á la construcción naval; de la calidad del paño á los detalles de su venta; de los adornos del traje á los platos de la mesa y desde

(1) *Los Consejos del Rey durante la Edad Media* por el Conde de Torreanaz. Tomo I. Reinado de Isabel I.

los estribos de un puente á la limpieza de la plaza ó á la creación de cualquier arbitrio, no se podía dar un paso sin la Real licencia.

Necesitaban autorización del Consejo los ayuntamientos, no sólo para edificar las casas consistoriales, lonjas de peso, hospitales, hospicios, alcantarillas, abrevaderos y puentes, sino para empedrar las calles, dictar ordenanzas ó reglas de policía y para alterar cualquier impuesto. El de Madrid obtuvo Real cédula con objeto de destinar los productos de la sisa á la *instalación de un reloj*.

Al salir España de un largo período de anarquía y de atraso entrando de lleno por los senderos del engrandecimiento nacional y del progreso, necesitaban sus habitantes de cierta dirección y consejo, pero la tutela que resulta conveniente en la primera juventud llega á ser perniciosa en la madurez. Pudo por tanto tolerarse en los comienzos del Renacimiento la fiscalización meticulosa de los servicios públicos y de la vida del trabajo, para aflojar los lazos en los reinados sucesivos despertando así las iniciativas de los españoles, más por desgracia fueron cada vez más fuertes las ligaduras y deplorables sus consecuencias, especialmente para el desarrollo de la producción nacional.

II

Aparecen en la *Novísima Recopilación* las leyes dictadas para estimular la construcción de obras públicas.

Promulgaron en Medina del Campo en el año 1497 la concerniente á *Los Caminos y los Puentes* en estos términos: (1) «Mandamos á los Justicias y Concejos que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros, cada Concejo en parte en su término, por manera que sean del anchor que deban, para que buenamente puedan pasar y ir y venir por los caminos, y que no consientan ni den lugar los dichos Conce-

(1) *Códigos españoles.* Tomo VIII. Título XXXV. Ley V.

jos que los caminos sean cerrados, ni arados, ni dañados, ni ensangostados, sopena de diez mil maravedises á cada uno que lo contrario hiciera.»

En el mismo año y en 1498 se dictaron otras pragmáticas concernientes á la *Real Cabaña de Carretería* relativas á la libertad de transitar por todos los términos de los pueblos; modo de pagar los derechos de portazgos y pontazgos; facultad de permitir pacer á los bueyes y mulas en los terrenos comunales y de cortar madera en los mismos para el reparo de las carretas.

En Junio de 1500 ordenaron los Reyes Católicos (1) que «Las obras públicas que se hubieren de hacer á costa del Concejo, ó de las penas, ó en otra manera, se hagan á menos costa y á más provecho del Concejo que ser pudiera» y poco después de la muerte de D. Fernando se aclaró este concepto disponiendo que las multas impuestas con tal destino por los Corregidores y Justicias se gastasen con intervención del «Regimiento de la Ciudad ó Villa donde se hiciera la tal aplicación, porque se sepa como y en que se gastan tales penas.» (2) Se ordenó también en el citado año de 1500 á los corregidores y gobernadores de los pueblos tuviesen cuidado del buen estado de los puentes y calzadas, *dando en caso necesario orden de repararlas con toda diligencia.*

Estas disposiciones constituían un ostensible progreso para la apertura y entretenimiento de las vías de comunicación, porque quedaba anteriormente encomendada á la iniciativa exclusiva de los pueblos mientras los Reyes Católicos ordenaron á los alcaldes y ayuntamientos tanto la construcción como la conservación de los caminos en sus respectivos términos jurisdiccionales bajo la vigilancia de los corregidores, facultando además á los concejos para el examen de las cuentas procedentes de las multas impuestas con destino á las obras públicas. El Estado no las construye, pero á fin de

(1) Tomo VIII. Libro VII. Título XXXIV. Ley I.
(2) Tomo VIII. Libro VII. Título XXXIV. Ley II.

aunar voluntades, á falta de Juntas, Hermandades ó Diputaciones—con excepción de las regiones aforadas—y aun de funcionarios técnicos encargados de proyectarlas y dirigirlas, ejerce el Gobierno la inspección, aunque limita los desembolsos del Tesoro Real al auxilio de los gastos de fortalezas, murallas y de ciertos edificios de carácter religioso.

Ora tomase la iniciativa para promover una obra pública cualquier ayuntamiento del Reino por sí solo, ó secundado por otras poblaciones vecinas, se encomendaba á persona inteligente la redacción del proyecto, con su presupuesto y el plano económico para allegar recursos, basado en las prestaciones personales, en los repartimientos entre los vecinos, ó bien, en la creación de nuevos arbitrios ó recargo de las sisas sobre los mantenimientos. Recibida la solicitud por el Consejo del Rey, se libraba providencia de diligencias, mandando practicar la oportuna información sobre el terreno, cuyo encargo se daba á un funcionario residente en la localidad, ó se enviaba desde la Corte el pesquisidor, y al autorizar la obra después de largos trámites, se hilaba delgado en la concesión del permiso para cobrar los impuestos especiales. El pueblo de Bermeo solicitó para las obras del muelle un repartimiento anual de 100.000 maravedís y se le concedió la percepción por un solo ejercicio.

En Vizcaya se prestó desde tiempos antiguos, según se ha indicado anteriormente, gran atención al reparo de los caminos. Fernando *el Católico* mandó construir en el Señorío y en Guipúzcoa lombardas, armas y cañones para el Reino de Sicilia, y por Carta Real de 20 de Enero de 1489 ordenó que al encargado de embarcarlas se facilitasen «carretas é bueyes é asemilas é otras bestias é fustas,» [1] comprobándose así el empleo frecuente de carros en la región próxima al litoral marítimo.

Faltaba todavía en los comienzos de la XVI.ª centuria la debida cohesión en la familia vizcaína, á cuyo Congreso de

---

[1] *Colección de Cédulas, Cartas, Patentes Provisiones, Reales Ordenes y otros documentos de las Provincias Vascongadas copiados de orden de S. M.*, tomo I, número LV.

Guernica sólo concurrían habitualmente las anteiglesias ó aldeas de ciertas merindades, permaneciendo apartadas las villas fundadas con arreglo al fuero castellano y aun las comarcas de las Encartaciones, Durango y el Valle de Orozco. Por tal estado de disgregación y las severas medidas dictadas para atajar los disturbios locales se observa en aquella época cierta ingerencia del Poder Real aun en el ramo de caminos, encomendado por el Fuero de Vizcaya al cuidado de los pueblos.

III

Para que pueda formarse idea exacta de las minuciosas diligencias á que daba lugar la apertura ó la mera reparación de los caminos, insertamos á continuación la siguiente Carta Real suscrita en nombre de D.ª Juana á 26 de Abril de 1507, cuyo original debe obrar en el Archivo de Guernica y su copia se conserva en el del Ayuntamiento de Durango, (1) advirtiendo con tal motivo que por efecto de la

(1) Doña Juana por la gracia de Dios Reina de Castilla, de León, de Granada, etc..... e Señora de Vizcaya e de Molina a vos el que es o fuese mi Corregidor o Juez de residencia de mi noble e leal Condado e Señorío de Vizcaya e a vuestros Alcaldes en el dicho oficio e a cada uno de vos a quienes esta carta fuese mostrada salud e gracia, sepades que por parte de la junta caballeros estando omes hijosdalgo de ese dicho Condado me fué fecha relacion por su peticion diciendo que los caminos por donde se lleva de estos mis reinos á ese dicho Condado las provisiones e mantenimientos e otras cosas que son menester estan muy malos de manera que no se pueden andar ni caminar por ellos á pie ni a caballo ni con vestias cargadas ni vacías si no con mucho riesgo e peligro e detrimento de los caminantes e vestias que por los dichos caminos van e pasan especialmente desde la cumbre de la peña de la Ciudad de Orduña fasta la villa de Bilbao e desde la puente de Mena fasta dar en la dicha villa por la villa de Valmaseda e desde lugar de Ubidea fasta Miravalles que dice que son caminos mas cursados e por donde se lleva de estas partes a ese dicho Condado las dichas provisiones e mantenimientos e otras cosas e por donde se traen á estos mis Reinos de ese dicho Condado y que mucha parte de los dichos caminos asi por tierra de Llodio e valle de Ayala que es del Conde de Salvatierra e por tierra de otros lugares que comarcan con el dicho Condado de Vizcaya e por su parte me fué suplicado e pedido por merced acerca de ellos mandase proveer mandando vos que luego fisiesedes adrezar e reparar los dichos caminos y que las penas en que condenasedes las aplicasedes para el reparo de los dichos caminos, que si repartimiento fuese necesario facer para ello lo ficiesedes e mandando asi mismo que el dicho valle de Ayala e tierra de Llodio e otras cualesquiera villas e lugares que se aprovechasen de los dichos caminos e reparasen la parte que les cupiese á su costa ó como la mi merced fuese, lo cual visto por los de mi Consejo fue acordado que debia mandar dar esta mi Carta en la dicha razon e yo tobiendo por bien e confiando de vos que sois tal persona que guardeis mi servicio e bien e fiel e diligentemente hacereis lo que por mi vos fuese mandado, es mi merced a vos encomendar

incapacidad de la Reina propietaria y de las cortas interrupciones entre el gobierno de Fernando *el Católico* y sus dos Regencias, consideramos su reinado como continuo desde el año 1474 al 1516 en que falleció.

---

e cometer e por la presente vos encomiendo e cometo lo susodicho poder y vos mando que luego que con esta mi carta fueredes requerido llamados e oidas las partes a quien atañe agais vuestra informacion asi por los testigos que por las dichas partes vos fuesen presentados como por los que vos tomaredes e recibiendo de vuestro oficio que caminos e tal radios de los susodichos tienen necesidad desfacer y reparar y en cuyo termino y jurisdiccion estan que cuantias de mrs. seran menester para el dicho reparo e si algunos concejos e personas particulares son obligados a facer los dichos reparos e adrezar los dichos caminos o si ay algunas rentas o propios que estan dedicados para el dicho reparo e de todo lo otro que vos vieredes que vos debais informar para mayor saber la verdad acerca de lo susodicho y la dicha informacion abida e la verdad sabida esplicar en limpio e si guarda encerrada e sellada en manera que faga fe juntamente con vuestro parecer de lo que sobre ello se debe hacer la enviar ante los de mi consejo para que yo la mande ver e proveer sobre ello lo que fuese justicia e mando a las partes a quienes lo susodicho toca e atañe e a otros cualesquier personas que entendiesedes ser informado e saber la verdad acerca de lo susodicho que vengan e parezcan ante vos a vuestros llamamientos e emplazamientos e diga sus dichos a los plazos e sobre las penas que de mi parte les pusieredes e mandaredes poner las cuales yo por la presente les pongo e he por puestas e otrosí por esta mi carta mando a vos el dicho mi corregidor que todas las penas advitrarias en que vos condenasedes a cualesquier personas que buenamente vos parece sobre que se pueden aplicar para el reparo de los dichos caminos e tal tandas las apliqueis para ello e fagais que se gaste en el dicho reparo de los dichos caminos e calzadas que tuviesen menester e para ello si necesario es vos doy poder cumplido por esta mi carta con todos sus incidencias e dependencias e mergencias anexidades e conexidades e no fagades ende al por alguna manera sopena de la mi merced e de diez mil mrs. para la mi camara.—Dada en la Ciudad de Palencia a veintisiete dias del mes de Abril año del nacimiento de nuestro Salvador Jesu Cristo de mil e quinientos e siete años (Fernandus. . . . . licenciatus por la nuestro horacia etc) guerrero doctor de Avila yo Bartolome Ruiz de Castañeda Escribano de Camara de la Reina Nuestra Señora la fice escribir por su mandado con acuerdo de los de su Consejo registrada Pedro de Laguna Castañeda Chanciler.

So el arbol de Guernica á veinte dias del mes de Enero de mil quinientos e ocho estando ajuntados en Junta general el Señor Licenciado Vilanuñez de Avila corregidor e Juez de residencia de Vizcaya e de las Encartaciones y los diputados e regidores y vecinos del dicho Señorio e Condado e de las villas e Ciudad de él fue leida esta Carta Real de esta otra parte contenida ante dicho Sr. Corregidor en la dicha ajunta y leida el dicho Sr. Corregidor la obediencia e dijo que estaba cierto e presto de la guardar e cumplir e los dichos regimiento e presentes a dicha Junta pedieron al dicho Sr. Corregidor que cuando algunas de las penas contenidas en la dicha provision se aplicase que aquellas mandase distribuir e gastare en los caminos de los Concejos donde las tales penas se cobrasen e el dicho señor Corregidor dijo que asi lo mandaba dende agora que se fisiese: testigos que fueron presentes Gomez Gimenez de Uagon e Tristan de Leguizamon e Francisco Adan de Ayarza e Juan Sanchez de Menaca e otros muchos yo Pedro Nuñez de Luno Escribano de la Reina Nuestra Señora e de la dicha Junta presente fui a todo lo que dicho es. Pedro Nuñez.

Fecho e sacado fue este traslado de la dicha Carta Real horiginal de que en ella se hace mencion en la villa de Vilbao a veinte y dos días del mes de Febrero año del nacimiento de nuestro Salvador Jesu Cristo de mil e quinientos e ocho años por mí Juan Arbolancha Escribano de la Reina Nuestra Señora e Notario publico en la su Corte e en todos los sus Reinos e Señoríos e Escribano Real de la Junta de Vizcaya.

Dedúcese de su examen que se confería al Corregidor y Juez de residencia de Vizcaya el mandato de abrir una amplia información contradictoria á fin de oir á las partes interesadas en la compostura de los caminos y á los testigos designados por su autoridad. Se debía averiguar el gasto necesario, indicando los ayuntamientos y particulares que debían contribuir *á adrezar* las calzadas y las rentas ó propios destinados al objeto, previos los llamamientos y emplazamientos oportunos y con el dictamen del Corregidor se remitía el expediente al Consejo de Castilla para su resolución. Esto significaba una ingerencia excesiva del Poder central para un Señorío autónomo cuyas Juntas generales y el Regimiento vigilaban y ordenaban el reparo de los caminos con autoridad sobre las justicias y fieles de los pueblos para las conminaciones necesarias, á fin de evitar las quejas y reclamaciones de los transeuntes por el mal estado de las vías públicas.

El título XVII del Fuero de Vizcaya demuestra la importancia que se concedía á los caminos, puesto que el importe total de las penas pecuniarias cobradas por delitos comunes ó infracciones de las ordenanzas se destinaba á la conservación de caminos por haberlo autorizado la Carta Real de 14 de Marzo de 1516. [1]

El título XXIII de los Fueros de Guipúzcoa disponía en su capítulo primero que la Junta y Procuradores de ella hagan hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la provincia. «Ordenamos que las fagan y reparen, según é como é á los plazos que les fuere mandado, sin interponer de ello apelación, nin recurso alguno para ante su Magestad, nin para ante los de su Consejo, Presidente é Oydores de la su Audiencia.» [2] Quiere decir que había en Guipúzcoa una Corporación provincial como en Vizcaya y Alava

[1] En nuestra *Monografía de los Caminos y ferrocarriles de Vizcaya* se consignan pormenores más extensos de esta materia.

[2] *Nueva Recopilación de los Fueros de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa.* Año 1867.

para vigilar las calzadas, hallándose llamados estos organismos locales á preparar el desarrollo de los medios de transporte en cuanto se les dejase obrar con desembarazo y lo exigiera el progreso de los tiempos.

Se dictó en el año 1500 una Real cédula robusteciendo la autoridad de las Juntas de Guipúzcoa al disponer que los mandamientos suyos para hacer los caminos públicos y puentes debían ejecutarse *sin embargo de apelación.* [1]

Por Real provisión de 1516 se mandó á la provincia de Alava que reparase y tuviese en buen cuidado y estado los caminos dentro de su territorio. [2] En Alava asumía el Diputado general las funciones de Corregidor salvo en los casos de guerra.

IV

El impulso dado por los Reyes Católicos á la construcción de toda clase de obras; su anhelo por el bien público, el estímulo de la vigilancia personal inherente á su movilidad constante por todos los ámbitos de España; los beneficios de la paz interior y de la limpia de malhechores que antes infestaban los caminos, ejercieron una influencia saludable en las corporaciones, reflejada en las vías de comunicación, puentes, canales de riego y obras de puertos ejecutadas durante su venturoso reinado y las dos regencias de Fernando V.

Para formar el inventario de los trabajos públicos entonces realizados ó reparados acudió D. Diego Clemencis al Archivo de Simancas, á la consulta de las *Pragmáticas de Ramírez, á las Ordenanzas Reales, al Cuaderno de leyes de Toledo* y á los Archivos de las ciudades de Murcia y Sevilla y del Monasterio de Piedra. Como resultado de sus investigaciones consignó en el *Elogio de la Reina Católica,*

[1] *Indice de los documentos y papeles del Archivo de Tolosa* de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa. Negociado núm. 7. Caminos vecinales.

[2] Idem Idem.

impreso en 1820 una lista extensa de providencias [1] que Llaguno y Cean Bermudez ampliaron bastante en el año 1829. [2] La *Reseña de varios puentes* publicada en 1879 por el Inspector de Ingenieros de Caminos de D. Pedro C. Espinosa y la nota posterior de D. Felipe Picatoste [3] contienen otros datos, pero no está aún apurada la materia á juzgar por ciertas omisiones que hemos notado.

Por Real despacho expedido en Madrid en 27 de Febrero de 1495 para los Corregidores de Granada, Jaén, Ubeda, Baeza, Alcalá la Real, Guadix y Loja, se les ordenó la habilitación de las calzadas de Andalucía en dirección á Granada, cuya conquista era todavía reciente, facultando al efecto á los pueblos para la creación de varios arbitrios. En otra cédula dirigida en Septiembre del mismo año desde Tarragona al Corregidor de Granada, se mencionan los caminos de ruedas abiertos después de la expulsión de los moros entre Guadix, Baza y Almería, y se dispuso la construcción de otros que partiendo de la ciudad del Darro se dirigiesen tanto á los puertos de mar como á los pueblos principales de la comarca, á saber: á Guadix, Baza, Almuñécar, Adra y á Andarax por Lanjaron, Orjiba y Ujiar y otro de Andarax á Guadix. Dictáronse también diversas órdenes para la apertura de la calzada de Ronda á Sevilla y Gibraltar, y de varios caminos en Valencia, Murcia, Almería, Málaga, Cáceres, Salamanca, Burgos y en las provincias Vascongadas, el de Durango á Mondragón y algunos otros, disponiendo también «que los de Alava adrecen y reparen los términos de Vitoria hasta Salinas y la fortaleza de San Adrián.» [4]

Se mandó construir puentes sobre el Duero en Olivares y en Boecillo; en Baeza y en Montoro sobre el Guadalquivir; en Talavera de la Reina sobre el Tajo, y otros en los

(1) *Memorias de la Academia*. Tomo VI. Página 245.

(2) Tomo 1. Página 115.

(3) *Estudios sobre la grandeza y decadencia de España*. Tomo I. Capitulo XXI.

(4) *Nueva Recopilación de los Fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, Leyes y Ordenanzas de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa*. Titulo XXIII. Capitulo III.

ríos Esla, Almonte, Tietar y el Manzanares. Levantáronse también en Ciudad-Real, San Vicente de la Barquera, Congosto, Velez-Málaga, Carmona, Tablite, Ciudad-Rodrigo, Melgar y Cádiz. Al propio tiempo se reparaban los puentes de Medina del Campo, Cabezón, Segovia, Málaga, Ubeda y Burgos.

Para costear estas obras se autorizaron las sisas y los repartimientos, extendiendo á veces estos últimos á los lugares comarcanos, lo cual dió motivo en varias ocasiones á pleitos. El de Talavera de la Reina lo construyó á sus expensas el Cardenal Mendoza, y para compensar á los vecinos de Montoro el desembolso de 200.000 escudos que costó el puente del Guadalquivir, se los eximió «de huéspedes, aposento y alojamiento, á menos que entrasen en el pueblo los Reyes, sus hijos y sucesores.» (1)

El desarrollo de la vida social desde el término de la Reconquista hizo que se prestase atención preferente á la persecución de los salteadores de caminos encomendando los procesos á la Santa Hermandad. En cuanto los *quadrilleros* tenían noticia de algún robo, debían perseguir á los bandidos en un radio de cinco leguas repicando las campanas en todos los pueblos del tránsito y relevándose hasta conseguir la captura. Puede juzgarse de las severas medidas dictadas al efecto por la siguiente pragmática. «Que los alcaldes y quadrilleros hagan sacar al malhechor al campo, y pónganle en un palo derecho, y tenga una estaca en medio y un madero á los pies, y allí le tiren las saetas hasta que muera naturalmente.»

El prodigioso impulso que adquirió el Reino, sus extensos dominios en Italia y en el Nuevo Mundo, las necesidades del tráfico y de la complicada máquina administrativa exigían el perfeccionamiento del servicio postal, que en los años anteriores estaba ya organizado, tanto en Aragón como en Castilla.

Se creó en 1506 la *Cofradía de Correos de Valencia*, cuya

(1) *Novísima Recopilación*. Libro VIII. Título XIII. Ley VII.

administración quedó encomendada á dos mayorales y un clavero que habían de ser nombrados por sorteo entre seis cofrades elegidos por los mayorales viejos al efecto congregados en la Capilla de Nuestra Señora de los Angeles. El *Hoste* de la ciudad prestaba juramento en manos del *Bayle* y custodiaba la caja cuyos recursos procedían de los derechos cobrados, de las limosnas, donativos y multas; tenía cuidado de distribuir los turnos para los viajes y hacer las notificaciones á los correos de tanda, incurriendo en multa si contravenía alguna disposición de las Ordenaciones en las que se nota el progreso acusado por las severas medidas concernientes á la inviolabilidad de la correspondencia y á su rápido despacho. (1)

Aparece por primera vez el cargo de Correo mayor en la Corte de los Reyes Católicos y, según Gonzalo Fernández de Oviedo, era un oficio de grandes provechos y muy necesario para la correspondencia con el Sumo Pontífice y con los príncipes y potentados de la cristiandad (2) «é ese oficio tiene aparejo de prestamero rico, é de aquí viene que siempre saltan en banqueros. En fin yo no he visto hombre pobre Correo mayor, sino rico, sin correr las postas é se lleva la ganancia sin peligro de caer del caballo.»

Nuestros grandes intereses en Italia exigían un servicio frecuente de correos de la Corte con el Virrey de Nápoles y el Embajador en Roma cerca de la Santa Sede. La Curia lo utilizaba para la correspondencia del Cardenal Secretario de Estado con el Colector general de espolios y con el Nuncio; los Breves venían escritos en latín, pero desde el pontificado de Clemente VII empezó á emplearse el italiano para las instrucciones que á menudo eran *secretas* ó *secretíssimas* y se trasmitían en despachos cifrados, tomando además la precaución de expedir copias por otro ú otros

(1) Verdegay. *Historia del Correo.* Capitulo IX.

(2) *Libro de la Cámara Real.*

correos para evitar la contingencia de extravío del documento original. [1]

D. Manuel Pardo de Figueroa—*Doctor Thebusen*—demostró en sus curiosas investigaciones sobre la materia, que había en Sevilla en 1480 un Correo mayor, y el Sr. Verdegay ha reproducido en su obra la Cédula Real de 1514 con el nombramiento del Doctor D. Lorenzo Galindez de Carvajal que ejercía el mismo cargo para «mí Correo mayor de las Indias, gracia y donación pura perfecta y no revocable por ahora y por siempre jamás.»

V

No tuvieron privados los Reyes Católicos ni confiaron á sus secretarios el gobierno de los Estados, limitándose la gestión de éstos á la materialidad de extender las ordenes. [2] Demostraron los monarcas su incansable actividad en la incesante peregrinación de provincia en provincia, sin sentir la necesidad de levantar suntuosos Palacios Reales como sus sucesores. Isabel I hacía todos sus viajes á caballo, caminando con tal rapidez que llegaba siempre al punto en donde era necesaria su presencia, y ni el mal tiempo, ni el mal estado de su salud la intimidaron nunca. [3]

Dió á luz en el Alcázar de Sevilla en 30 de Junio de 1478 al Príncipe heredero D. Juan, á quien bautizó el Cardenal de España el día 9 de Julio inmediato en Santa María la Mayor. Se había decorado el templo con gran profusión de paños de raso y brocados, y según la donosa reseña de don Andrés Bernáldez, cura de los Palacios, [4] la Duquesa de

(1) *Los despachos de la diplomacia pontificia en España* por R. de Hinojosa. Artículo II. *Revista Contemporánea*. Tomo XCVI.

(2) *Cartas Político-económicas del Conde de Campomanes*, publicadas por D. A. Rodríguez Villa.

(3) *Historia de los Reyes Católicos*, por G. H. Prescott. Capítulo XVI.

(4) *Historia de los Reyes Católicos*, capítulo XXXII.

Venía la Duquesa de Medina ya dicha á ser madrina muy ricamente vestida y adornada y acompañada de los mayores de la Corte. *Trúxola á las ancas de su mula* el Conde de Benavente por más honra, la cual traía consigo nueve doncellas vestidas todas de seda, cada una de su color, de briales é tabardos; é ella venía vestida de un rico brial de brocado, é chapado con mucho aljofar grueso é perlas, una muy rica cadena á el cuello, é un tabardo de carmesí blanco ahorrado en damasco, el qual ese día acabada la fiesta dió á un judio.

Medina, madrina del Príncipe, apareció en la ceremonia montada á la grupa de la mula del Conde de Benavente. (1) El domingo 9 de Agosto salió la Reina á misa á presentar al Príncipe, (2) y *el ama iba encima de una mula* con albarda de terciopelo, é con un repostero de brocado colorado llevaba al Príncipe en sus brazos; iban al rededor de él muchos Grandes de la Corte; junto con el ama iba el Almirante de Castilla y todos los Grandes iban á pie.

En las bodas de la Infanta Isabel con el Príncipe D. Juan de Portugal, celebradas en Sevilla en Abril de 1490, iban las damas á las Justas y regresaban de noche al Alcázar «y la que menos servicio traía ocho ó nueve antorchas ante, cabalgando *en muy ricas mulas,* é muy enjaezadas de terciopelos é carmesíes é brocados.» (3) Y cuando tuvo lugar en Barcelona la tentativa de asesinato del Rey Fernando en 7 de Diciembre de 1492, descendía las gradas de la Casa del Juzgado acompañado por muchos caballeros y ciudadanos, «los quales todos cada uno se fué á cabalgar en sus caballos é mulas.» (4)

Al mediar el mes de Marzo de 1497 acampaba en las arboledas de Villasevil (5) la escolta y acompañamiento de las comitivas reales, del Príncipe D. Juan, único hijo varón de los Reyes Católicos, y de la princesa de Austria, Margarita, destinada á ser su esposa. Desembarcó en Santander la hermana de Felipe *el Hermoso,* y traía consigo los primeros carruajes de lujo y de paseo que se vieron en España desde la caída del Imperio romano, según Gonzalo Fernández de Oviedo, coetáneo de D.ª Margarita, á quien llama *mi Señora.* Afirma que á causa de la comunicación con Flandes «*había muchas literas é ovo un tiempo carros de*

(1) *Los Reyes Católicos en Sevilla*, por D. José Gestoso y Perez, contiene interesantes pormenores de los preparativos y gastos que hizo el Ayuntamiento con ocasión del alumbramiento de la Reina.

(2) Bernáldez. Capitulo XXXIII.

(3) Bernáldez Capitulo XCV

(4) Id. id. CXXI.

(5) *Costas y montañas*, por D. Amós Escalante—Juan García.—

quatro ruedas que truxo á Castilla la princesa, en que algunas veces con algunas de sus damas salía al campo, pero como esos no los podían sostener sino personas de estado *é en tierra llana,* é su alteza despues que se embiudó se volvió á Flandes, cesaron tales carros.» (1) (2)

Se desprende de tan curiosa crónica, que aquellos primeros coches no podían transitar por los caminos abiertos en terrenos montañosos tan comunes en la Península; é indica también la existencia de un servicio de literas en la Corte, ó sea de vehículos parecidos á las sillas de mano, pero de mayor fondo para que los viajeros pudieran ir acostados, conduciéndolos dos mulas enganchadas por delante y por detrás de la litera.

Durante la infancia del Príncipe D. Juan, lo paseaba su ama en un cochecito de esta clase, acompañándole la escolta de cien ginetes; y más adelante, se generalizó tanto la moda, que afirma Oviedo usaban literas no sólo los señores, sino las personas de menor calidad.

En Octubre de 1497 falleció el referido Príncipe heredero, y le siguieron á la tumba su hija póstuma y su sobrino D. Miguel, extinguiéndose con tan repetidas desgracias en la familia de los Reyes Católicos la sucesión masculina de la dinastía española.

Cumplido el primer aniversario de la muerte del Príncipe su esposo y celebradas pomposas exequias en Avila regresó D.ª Margarita á Alemania pasando por Francia provista del salvo conducto concedido por Luis XII. «Estando la Princesa en la villa de Burdeos, llegaron allí mossior de Frenes con algunos gentiles-hombres del Archiduque—su hermano—e madama de haloin con cinco damas de la señora Archiduquesa naturales de Flandes, todos en número

(1) *Libro de la Cámara Real del Príncipe D. Juan.* Segunda parte. Capítulo de las andas.

(2) Sempere y Guarinos consigna en la *Historia del luxo.* Tomo II, Capítulo II que el coche llamado de D.ª *Juana la Loca* custodiado en las Caballerizas Reales de Madrid debe ser uno de los que trajo su hija política D.ª Margarita, pero no es exacta tal afirmación, siendo aquel carruaje de época muy posterior y probablemente de fines del siglo XVII.

de *sesenta cavalgaduras* y todos la acompañaron hasta Gante. Entró allí el 5 de Marzo de 1500 é venía la Princesa *en unas andas cubiertas de terciopelo negro las quales traían dos cavallos.* El Archiduque llegó á las andas e por la ventana de ellas besó á la Princesa. Los otros principales seglares se apearon e fablaron á la Princesa estando ella en las andas. Lo qual fecho, tornaron á cavalgar e continuaron su camino fazia Gante, tocando las trompetas quasi todo el camino. E cerca de Gante salieron los ministriles de la villa y también tañeron e tocaron las trompetas, sacabuches y cheremias.» ([1]) Esta reseña demuestra que en Francia y en Bélgica se viajaba como en España á caballo, usando literas algunas damas principales y prueba también que era todavía raro aun en Flandes el empleo de coches, á pesar de haberlos importado en la Península la egregia viuda de D. Juan.

VI

La Archiduquesa D.ª Juana dió á luz en Gante el 24 de Febrero del año 1500 al futuro Emperador Carlos V y en su bautizo que se celebró en la Iglesia de San Juan con extraordinaria solemnidad entre las siete y ocho de la noche del sábado 7 de Marzo formaban parte de la brillante comitiva «los que trayan las cosas requisitas del bautismo: el primero mosior de Rex, que traya el capillo muy rico de pedrería é de perlas guarnescido; tras él Micer Philipe, el bastardo de Borgoña, que traya las fuentes; tras él mosior de fleues ([2]) que traya un rico salero de la sal; e al fin dellos venía el conde de nasoo el moço, con una candela de cera blanca que podría pesar libra e media. Después venía madama Lagrande *asentada en una silla en los ombros de quatro hombres,* cubierta la silla de brocado; llevaba el niño en los braços enbuelto en una mantellina de brocado

([1]) *La Reina D.ª Juana la Loca* por Antonio Rodriguez Villa Libro I. Párrafo V.
([2]) Chievres.

rico enforrada de armiños. A su lado yba la señora princesa de Castilla con el manto e tocado castellano; e detrás della venían el príncipe de Simay e mosior de Bergas e mosior de Sanpi e otros caballeros etc.» (1)

Aunque la colección de documentos históricos publicados por el Académico Sr. Rodríguez Villa comprende la reseña de varios viajes realizados por las personas de la familia Real en los primeros años de la XVI.ª centuria, son aquellas crónicas por regla general sobrias en punto á detalles concernientes á los medios de locomoción usados y al estado de los caminos.

La *Historia del Emperador,* por F. Prudencio de Sandoval, contiene también minuciosas descripciones de las brillantes comitivas que desfilaron en los bautismos de varios príncipes, nietos de los Reyes Católicos, pero que no ofrecen ninguna novedad.

El Príncipe Felipe *el Hermoso* partió de España para Flandes en 1503, atravesando el territorio francés, á pesar del expresivo mensaje de las Cortes de Castilla reunidas en Toledo para que no corriese aquella peligrosa aventura hallándose en guerra ambos reinos. Quedó desolada doña Juana, y en cuanto dió á luz al Príncipe Fernando procuró burlar la vigilancia de su madre para partir á reunirse con su marido. «Sabida la nueva de la tregua, en lugar de suspender el viaje, mandó D.ª Juana *pasar de Fuenterrabía á Bayona unos carros que allí tenía de su recámara,* comenzando á poner en orden su marcha.» La Reina Isabel impidió la marcha, disponiendo, entre otras cosas, *que no la llevasen las hacaneas.*

Al fallecimiento de la insigne Isabel I, ocurrido el 26 de Noviembre de 1804, se condujo su cadáver desde Medina del Campo á Granada en un carro fúnebre, (2) lo cual denota que el camino debía ser de los llamados de ruedas. El numeroso cortejo de caballeros y eclesiásticos emprendió

(1) Rodríguez Villa. *La Reina D.ª Juana.* Libro I. Párrafo V.

(2) En la Historia de Prescott, capítulo XVI, aparece el diseño del carro.

el día inmediato la triste expedición por Arévalo, siguiendo por Toledo y Jaén. «Apenas habían salido de Medina, cuando estalló una terrible tempestad que continuó casi sin interrupción durante toda la jornada: pusiéronse intransitables los caminos; desaparecieron los puentes, convirtiéronse los riachuelos en profundas corrientes, y las aguas inundaron las llanuras; no se vieron ni el sol ni las estrellas durante el viaje, y las mulas y caballos eran arrastrados por los torrentes, pereciendo con ellos en algunas ocasiones los ginetes. Nunca, dice Martir (1) *me ví en tantos peligros en toda mi arriesgada peregrinación á Egipto.* Por último, el 18 de Diciembre llegó el féretro al lugar de su destino; y en medio del furor de los elementos, los apacibles restos de D.ª Isabel fueron depositados con sencilla solemnidad en el convento de San Francisco de la Alhambra.»

D. Felipe y D.ª Juana partieron de Valladolid para Segovia en el mes de Agosto y sospechando la Reina de Castilla que trataban de encerrarla en la fortaleza de Cogeces, «no quiso entrar en la villa *derrocándose del caballo en el suelo,* y á esta causa estubo aquella noche en su mula andando de una parte á otra por el campo, no bastando ruegos, ni amenazas hasta que otro día determinaron ir á Burgos, á donde D.ª Juana holgó de ir.» (2)

Había fallecido Felipe *el Hermoso* en 25 de Septiembre de 1506, produciendo el desvarío completo de su enamorada esposa. Después de mil extremos, harto conocidos, hechos en los días que sucedieron al fallecimiento, acudió doña Juana el 20 de Diciembre á la Cartuja de Miraflores con determinación de acompañar el cadáver hasta Torquemada; hizo abrir la caja de plomo, á pesar de la contradicción del Obispo de Burgos, y después de cerrada se colocó *en un carro tirado por cuatro caballos* encobertados con ricos paños de seda y oro, emprendiendo á la caída de la tarde el camino de Torquemada, (3) llegaron á media noche á Cavia.

(1) Epístola CCLXXX.
(2) *Crónica de Estanques*, cap. IX.
(3) Pedro Martyr. Epístola CCCXXXII.

Según otra Relación de Lope Conchillos inserta en la citada obra del Sr. Rodríguez Villa: «Fueron con S. A. los obispos de Málaga, Burgos y Mondoñedo é iba el cuerpo del Rey en unas andas, pero diz que no lo pudieron llevar los caballos y *hobicron de poncrlo en un carro,* y así fueron esa noche á Cavia con la más cerrada niebla del mundo.» Pero ambas versiones están conformes en que el féretro se condujo en carro, sin duda por su peso, lo cual prueba que el camino era practicable para el tránsito de esta clase de vehículos, en Castilla y Andalucía.

También se deduce de la tentativa de fuga de D.ª Juana hacia Flandes, que tenía en Fuenterrabía *unos carros de su recámara* lo cual indica que era posible el tránsito de esta clase de vehículos entre el centro de Castilla y la frontera francesa del Bidasoa. (1) Al propio tiempo la afirmación de Oviedo de que los coches traídos por la Princesa Margarita sólo servían para *tierra llana* indica ese estado intermedio de las calzadas, entre los caminos de herradura y los destinados al tránsito de carretas que subsistió en España en los siglos inmediatos, resultando probado con cuanto antecede el empeño que demostraron los Reyes Católicos en la apertura y entretenimiento de las vías de comunicación.



(1) Opinamos sin embargo que el monte de San Adrián y otros pasos de Guipúzcoa sólo serían practicables para carros con poco peso, porque cuando en 1521 se trató de conducir á Castilla la artillería de Fuenterrabia, se llevaron las piezas á Bilbao por mar, enviándose las municiones por tierra. Sandoval. Libro VIII.º Capítulo XXIII.

CAPÍTULO V

Los Reyes Católicos y las Regencias de D. Fernando.

(CONTINUACIÓN)

I. Acequias de riego.—Canales de navegación en Italia y Alemania y su carencia en España.—Muelles construidos.—Se crean varias casas de contratación.—Primeros trabajos realizados por el Consulado de Bilbao.—Alumbrado marítimo.

II. Protección á las construcciones navales y á la navegación en bandera española.—Reales Atarazanas de Sevilla y de Barcelona.—Subvención concedida por la Corona para las murallas de Gibraltar.—Arbitrios para las de San Sebastián.—Arquitectura del Renacimiento.

III. Régimen de las obras públicas en Francia.—Compañías de navegación fluvial.—Extensión de las atribuciones de los Tesoreros de Francia.—Servicio de postas.—Uso de las mulas por el Rey, los obispos y los magistrados.

IV. El lujo y las fiestas en Italia.—Entrada del Duque de Milán en Florencia.—Bodas de Lucrecia de Borgia.—Desembarco de Fernando *el Católico* en Nápoles y en Saona.—Llegada de S. S. León X á Florencia.—No se emplean coches en ninguna de estas ceremonias.

V. Paralelo entre la civilización árabe y la de los españoles.—Errores de los publicistas franceses.—Rectificación elocuente respecto de los riegos de los moros.—Pacto del Rey de Francia con el Emperador de Constantinopla.—Elogio de los Reyes Católicos.

I

No se desatendieron los riegos durante aquel reinado, comprendiéndose su utilidad, dada la escasez de lluvias en gran parte del territorio. La ciudad de Écija obtuvo la licencia competente para sangrar el río Guadaljenil, y la de Logroño la autorización, que cedió á un particular, con objeto de construir una azuda destinada á derivar aguas del Ebro.

En 1510 intentó abrir la ciudad de Zaragoza otra acequia de riego y de *navegación* alimentada por el mismo río, levantando al efecto la presa en el vadillo de Novillos ó en las peñas de Rasazol, término de Gallur. El Rey *Católico* aprobó el proyecto en Monzón con la cláusula que dice:

«dejando empero en los dichos azudes paso expedito por donde las barcas, copanos y baxillos que suelen navegar, é almadias, é otras mercaderías por el dicho río puedan libremente pasar.» [1]

Dictáronse varias providencias para la reparación de las acequias existentes; la Reina Isabel reformó y mejoró la antigua huerta de la Isla de Aranjuez, creada por los Maestres de Santiago; el valenciano Compte practicó las nivelaciones con el fin de agregar al caudal del Guadalaviar las aguas del río Cabriel y para una derivación del Júcar, [2] y el Ayuntamiento de Murcia se hizo cargo por vez primera durante el año 1509 de la vigilancia y limpieza de las acequias principales de la Huerta.

Los canales de navegación abandonados desde la caída del Imperio romano, renacieron en Italia, en donde se construyó en el siglo XII el del Tesino; después se ejecutaron algunos otros en el Piamonte y en las cercanías de Venecia, con la novedad de aplicar las exclusas desde el año 1481 para que las embarcaciones ganasen el desnivel de los tramos consecutivos.

La Liga Anseática, dueña en los últimos siglos medioevales de gran parte de los transportes entre las costas septentrionales del continente europeo é Inglaterra y los países escandinavos, no se descuidó tampoco en cruzar las ciudades con tan eficaces instrumentos de transporte y abrió al efecto en Alemania varias vías navegables: la de Luneburgo costeó el canal de unión entre los ríos Elba é Ilmens; se abrieron otros tres desde el Báltico al mar del Norte, y se unió Bremen con Hannover y con Brunswick. [3] En cambio, no se había iniciado aun en España la ejecución de ninguna obra de esta índole, limitándose los canales existentes al servicio de riegos, salvo el intento atribuído

---

[1] Asso. *Economía politica de Aragón*, cap. IV. Del comercio.

[2] Llaguno y Cean Bermúdez, tomo I, cap. XVII.

[3] *Histoire commerciale de la Ligue Hanseatique*, par Emile Worms. Deuxieme Periode. Chapitre VI.

por Asso á la ciudad de Zaragoza de dedicar á ambos usos la acequia proyectada en la vega del Ebro.

En Septiembre de 1477 se emprendieron de nuevo las obras del puerto de Barcelona, bajo la dirección del ingeniero hidráulico Stasio, procedente de Alejandría, verificándose la inauguración con gran solemnidad por una lucida comitiva compuesta «del Rey Juan, los honorables Concelleres, los Cónsules de la Lonja y muchos caballeros. Bendijo la primera piedra el R. Obispo de Gerona, y la selló con la señal de la Cruz, por lo que fué puesto á dicho muelle el nombre de *Moll de Santa Creu;*» [1] los trabajos se ejecutaron lentamente, llegando el espigón en 1484 hasta la isla de Mayans con la longitud de 103 metros. [2]

Por Real cédula de Mayo de 1509 quedó autorizada la ciudad de Cádiz para el registro de los navíos dedicados á la derrota de Indias, que hasta entonces se despachaban exclusivamente en Sevilla como único puerto habilitado.

A causa de la gran concurrencia de tratantes que acudían al puerto de Rentería—debe referirse á Pasajes—se ordenó la construcción del muelle, y consta que en 1509 se proyectó edificar en aquella bahía un dique que partiendo de la torre de San Sebastián llegase á la punta de las Cruces. Para esta obra ofreció la villa de San Sebastián la suma de 12.000 ducados y libró el Monarca otros 24.000, [3] ejemplo raro de subvención directa. que consistía sin duda, en las necesidades militares derivadas de la vecindad de la plaza de Fuenterrabía y de proporcionar seguro fondeadero á los bajeles Reales.

Se autorizó al Ayuntamiento de Bermeo para la exacción de ciertos arbitrios destinados á costear el muelle.

(1) *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*, por D. José Rafo, cap. II.

(2) En el curioso plano que acompaña á las *Conferencias dadas en el Ateneo Barcelonés en 1892* por el diligente historiador D. Salvador Sampere y Miquel aparece el espigón de *Santa Creu* y además el *Spolo de Levant*, cuya construcción fué posterior al descubrimiento de América.

(3) *Noticias secretas que al Rey D. Felipe III dirigió D. Diego de Villalobos y Benabides, comisionado especial por dicho Monarca*, por el Marqués de Seoane. Revista *Euskal-Erria*, tomo XXXVII, núm. 625.

Con objeto de facilitar el tráfico marítimo crearon los Reyes Católicos en 1482 la Lonja de Comercio ó Casa de Contratación de Valencia, y comenzaron en el mismo año las obras del magnífico edificio de arquitectura gótica en la plaza del Mercado, bajó la dirección del *mestre Pere Compte.* ([1]) El Consulado de Burgos se fundó en el año de 1494, y siendo insuficiente la Aduana de Cádiz para el comercio de nuestros reinos con las Indias, ordenaron en 20 de Enero de 1503 el establecimiento de la Casa de Contratación de Sevilla que se instaló en las Atarazanas, reconcentrándose allí toda la negociación con las Américas y con las Islas Canarias. ([2]) Los mismos monarcas autorizaron en 1511 el establecimiento en Bilbao de otra institución análoga, Consulado que ejerció su jurisdicción en materia de tráfico marítimo en todo el litoral Cantábrico, ejecutando obras importantes en tiempos posteriores.

La villa de Bilbao solicitó de los Reyes Católicos la concesión de arbitrios sobre las «mercadurías que saliesen é entrasen por la barra para sustentamento de unas boyas que había colocado con objeto de señalar la canal de la barra» y recayó en Enero de 1503 una Real cédula en la que se ordenaba al Corregidor de Vizcaya abriera una información amplia acerca del asunto, en cuyo expediente consta que la barra se hallaba en mal estado «é era de condición variable por lo cual muchos navíos é gente se pierden.» ([3])

Si se obtuvo la autorización pedida debió ser por tiempo limitado, porque la Villa y los Fieles y Diputados de la Universidad presentaron en 1511 otra instancia análoga, á fin de traer desde Flandes seis boyas «é se echen con sus piedras grandes y cadenas en la dicha barra porque como todo el banco es de sable, dis que se faría en poco tiempo grande hondura» fundándose para ello en el buen

([1]) Llaguno y Cean Bermudez. Tomo I. Capítulo XVII. Página 125.

([2]) *La Casa de Contratación de Sevilla.* Conferencia dada por D. Manuel Danvila en el Ateneo de Madrid.

([3]) *Memoria del progreso y adelanto de las obras de mejora de la Ría de Bilbao* durante el año 1880-81 por D. Evaristo de Churruca, Ingeniero Jefe de Caminos.

resultado que se había conseguido con otros tres cuerpos flotantes traídos catorce años antes para echarlos cargados con objeto de profundizar la canal.

El alumbrado de las costas corría también á cargo de las corporaciones locales. La Junta General de Guipúzcoa obtuvo Real licencia dictada á favor del Clérigo Antón del Busto para instalar el farol en el puerto de Guetaria. (1) Con el fin de poner una luz en la torre de San Sebastián del puerto de Cádiz, se autorizó el cobro de un tributo á las naves que entrasen en aquel fondeadero y en el del Puerto de Santa María, concediéndose el arbitrio por espacio de tres años. (2) Pero la iluminación marítima era extremadamente deficiente en aquellos tiempos, hallándose apagado á la sazón, según todas las probabilidades, el faro de la Torre de Hércules en la Coruña. (3)

II

La gran perspicacia y el espíritu verdaderamente español que caracterizó á los Reyes Católicos, les impulsó á dictar varias medidas encaminadas al fomento de la industria patria, pero dada la índole de este trabajo, ha de limitarse el examen á un rápido análisis de las pragmáticas concernientes á los estímulos para fomentar la construcción naval y los transportes marítimos.

En época tan lejana concedieron primas ó acostamientos á los armadores que construyesen navíos de 600 ó más toneladas (4) y se les daba la preferencia para la carga á los buques de mayor porte entre los españoles, y antes que á los extranjeros aunque fuesen estos de superior cabida. Dos años después ó sea en 1500, acentuaron la prohibición de cargar mercaderías en navíos de otros países habiéndolos nacionales (5) «porque se han seguido muchos daños, y nues-

(1) Archivo de Simancas *Inventario de papeles de Estado*. Folio 94.
(2) Torreanaz. Tomo II. Capitulo VI. Párrafo XLVII.
(3) Clairac *Diccionario*. Tomo III Faro.
(4) *Novísima Recopilación*. Libro IX. Titulo VIII. Ley IV.
(5) *Novísima Recopilación*. Libro IX. Titulo VIII. Ley V.

tros naturales no hallan que cargar para navegar con sus navíos, y cesaría proveyendo, que no se haga carga en los navíos extranjeros, *como lo hacen otros Reyes y Príncipes* que tienen puertos de mar; y con esto nuestros naturales harían más navíos y más crecidos de que nos podríamos ser mejor servidos etc.»

Quiere decir, que adoptaron reglas análogas á las que dos siglos después labraron la prosperidad de la marina inglesa, con su célebre *Acta de navegación* é inspiran actualmente la legislación de naciones tan adelantadas como Francia, Italia, Austria-Hungría, los Estados Unidos de América y otros países, dando un mentís á las teorías propaladas por los astutos economistas británicos en pro de la absoluta libertad de comercio adoptada por ellos desde que alcanzaron la supremacia industrial y marítima.

No se puede desconocer que en estas providencias de los Reyes Católicos se descubre el propósito de adquirir en momentos dados navíos de gran porte para las atenciones de la Marina de guerra, mas como se surtía entonces casi exclusivamente de la mercante, se conciliaban las necesidades de entrambas. La pragmática de 1501, prohibiendo vender y empeñar los navíos de naturales á extranjeros, aunque tuviesen cartas de naturaleza, perjudicaba á nuestros astilleros, pero indica, como observa el Sr. Fernandez Duro, (1) el próspero estado de la construcción naval objeto de demanda exterior, y debió fundarse en la conveniencia de evitar que, convertidas en arma de guerra por nuestros enemigos, pudieran causarnos daño en las frecuentes luchas marítimas de aquellos tiempos.

Los puertos del litoral suministraban el personal y material en aquellas contiendas, limitándose el Estado al sostemiento de las Reales Atarazanas de Sevilla y de Barcelona dedicadas á la construcción y armamento de galeras y á la fábrica y almacenaje de pertrechos. (2)

(1) *Disquisiciones náuticas*, tomo V.
(2) *Las Primas á la Construcción naval y á la navegación*, por D. Benito de Alzola y Minondo, cap. VIII.

Las ciudades y aun las villas estaban generalmente cercadas de murallas, cuyas reparaciones, así como las de los castillos y fortalezas de los puntos estratégicos, ocasionaban importantes dispendios sufragados por los concejos y la Corona. De los auxilios que daba el Estado para ésta clase de obras, hay en el Archivo de Simancas no pocos documentos inéditos en el tenor de la copia de la carta original de la ciudad de Gibraltar al Arzobispo de Granada, Presidente del Consejo de la Reina. (1) En cambio en San Sebastián se limitaron Fernando V é Isabel I á conceder á la ciudad en 1477 «cierta imposición de derechos sobre comestibles para perfeccionar sus muros con baluartes y almenas por recelos que había de ser sitiada por el ejército de Francia. De aquí se infiere que aquellos baluartes eran anteriores á los de Otranto, que pone como los primeros construídos en Europa D. Pedro Lucuz en sus *Principios de Fortificación,* pues éstos no se levantaron hasta el año 1480.» (2)

El profundo sentimiento religioso de la época determinó una atención preferente hacia la construcción de catedrales é iglesias, pero los fugitivos de Bizancio llevaron á Italia los tesoros de la clásica antigüedad, despertando el culto de la belleza, y cuando surgió resucitada la Grecia con sus formas galanas, sus artes maravillosas y su profunda Filosofía, produjo verdadera fascinación en los espíritus, encaminándolos á la imitación de los cánones de los tiempos heróicos. El estilo ojival, reflejo de la época de ascetismo

(1) Secretaria de Estado. Legajo núm. 12.º, f.º 98.

Reverendisimo é muy magnifico Señor. La cibdad de gibraltar besa las manos de V. Reverendísima Señoria á la qual suplicamos reduza a su magnifica memoria como el Rey nuestro señor cuya anima es en gloria hizo merced a esta cibdad de dos cuentos y cien mil mrs. para los Reparos destos muros que lo anbien menester segun estan deRibados é destruydos y segun la nueva que tenemos de la grande armada de navios de Remos que á la sazon esta junta en Tutuan de turcos e de moros según mas claramente vuestra vera en la carta que el Conde de Cabta á esta cibdad enbio la qual alla le enbiamos y porque agora la Reyna nuestra señora manda por una su provision que vaya desta cibdad una presona de confiança con nuestro poder para que Reciba setecientos mil maravedises con que se comience la obra de los muros, etc.

(2) Camino. *Historia de la Ciudad de San Sebastián.* Parte segunda. Fortificaciones

místico y de destacamiento de los intereses mundanos, cede el campo á la nueva arquitectura del Renacimiento, inspirada en un concepto más amplio de la vida; el arte gótico hace gala en sus postrimerías en las catedrales españolas de la ornamentación fastuosa y brillante que con fantástica labor cubre la piedra de bellísimas guirnaldas de flores, y cuando sucumbe por haber llegado su hora en el reloj del destino, sobreviven sus reminiscencias en los ricos primores del estilo plateresco que, con Egas, Covarrubias y Bustamante, campea lozano en las bordadas masas de Salamanca, Alcalá y Sevilla.

III

Durante los siglos XIV y XV se costeaban en Francia las obras públicas como en Castilla, por medio de peajes y de arbitrios locales y la misión del Gobierno se limitaba á vigilar el empleo de las sumas invertidas, dictándose varios edictos para evitar y corregir los abusos. En algunos casos se ordenó la ejecución de los trabajos á los prebostes y bailes con las cantidades recaudadas, designándose al efecto Comisarios del Rey para ejecutar sus órdenes. (1)

La Compañía de mercaderías del Loire y sus afluentes obtuvo en el año 1402 la concesión del *octroi* de subsidios aplicado á las embarcaciones y los efectos trasportados, con destino á las obras de reparación y de conservación de las vías fluviales, y la Ordenanza de Blois dictada en 1498 autorizó lo propio para todos los ríos navegables del territorio francés, (2) siendo en aquella época muy viva la lucha de los municipios y las compañías con los dueños de los molinos que habían obstruído los cauces navegables en los tiempos de anarquía feudal.

(1) *Histoire de l' Administration et du Corp des ingenieurs de ponts et chaussées* por M. León Aucoc. Introduction.

(2) *Etudes historiques sur l' Administration des voies publiques en France* por E. M. Vignon. Tome I, Premiere Partie.

Por un edicto de 1508 se dispuso que las personas ó corporaciones autorizadas para cobrar los derechos de peaje y de barcaje, se hallaban obligadas á conservar y reparar las obras.

En los comienzos de la XVI.ª centuria había funcionarios con carácter permanente encargados de la vigilancia de los caminos públicos. Al enumerar las obligaciones de los Tesoreros de Francia en un edicto del año 1508, se comprende la de visitar—ó de delegar el encargo - todos los caminos, calzadas, puentes, puertos y *passages* del Reino, é informar acerca de su estado y si hay algunas obras que necesitan reparación, deberán hacerla *de nos deniers au regard de ceux qui sont en notre charge et des autres qui sont en la charge d'autrui.*

En un principio eran los Tesoreros funcionarios de la Casa Real encargados de la administración de sus dominios patrimoniales, pero desde el mencionado edicto de Luis XII su misión abarcó la vigilancia de las vías públicas á la par del cobro de los impuestos y de la ordenación de pagos.

Los soberanos extranjeros alardeaban ya de su ayuda á la ejecución de las obras públicas por medio de auxilios prestados á las corporaciones y á los concesionarios, (1) pero todavía soportaban aquéllos la mayor parte de la carga. En las *Ordennances des Rois de France* de 1510 recordaba el Monarca los recursos proporcionados por sus predecesores para el extraordinario reparo y fortificación de las ciudades, y prescribía varias reglas para ejecutar las obras públicas.

El paralelo entre el sistema francés y el español arroja ya alguna superioridad sobre el primero, porque la Corona costeaba allí ciertos trabajos de esta índole, aunque no eran todavía de importancia. En cuanto á la inspección encomendada á los Tesoreros, la ejercían en España los Corregidores, como representantes del Rey, con el encargo de vigilar el estado de los caminos y la facultad de obligar á

(1) Torreanáz. *Los Consejos del Rey*, tomo II, cap. VI, pár. XLVII.

los ayuntamientos á abrir los carriles y calzadas, y á reparar los puentes.

Los coetáneos de Fernando *el Católico* fueron en Francia Luis XI, Carlos VIII y Luis XII. Cuando el primero de estos monarcas luchaba con el feudalismo para dar unidad y consistencia al Reino, organizó el servicio postal dedicado á su uso exclusivo, como poderoso auxiliar de su tortuosa política, mientras los particulares seguían utilizando el correo de la Universidad de París. Adoptó la norma de los *Cursus publicus* romanos, retribuyó bien los cargos y su hermano y sucesor Carlos VIII prestó gran atención al instituto y lo perfeccionó, aumentando el número de postas para el cambio de caballos, que era de 230, y exigía á los correos la mayor diligencia y puntualidad.

Aquellos reyes prestaron gran cuidado y protección al desarrollo de la industria y del comercio. Luis XI creó la *Real Manufactura* de paños de oro, plata y seda de Lyon, fundó las fábricas de tapices, dió impulso á las de tejidos de seda, puso los medios para extender los caminos y los limpió de malhechores. (1)

Luis XII de Francia solía dirigirse en París al Palacio de Justicia montado en una mula, (2) y los Estados Generales que convocó una sola vez le llamaron *Padre del Pueblo*. El Legado ó Nuncio del Papa, los obispos y los magistrados continuaban usando la misma cabalgadura en los viajes y en las ceremonias.

IV

Los dominios que poseía en Italia la Corona de Aragón, y la circunstancia de ser los reinos y repúblicas de aquel espléndido país los depositarios del mayor grado de cultura en la XV.ª centuria, nos obligan á dirigir una ojeada á las margenes del Adriático. Los vientos helénicos del Renaci-

(1) Noël. Tome II, livre II. chapitre I.

(2) Ernest Lavisse. *Histoire de France*, livre III, chapitre III.

miento comunicaron en aquella tierra de promisión un vigor inusitado al progreso de las artes bellas, de las ciencias y las manufacturas, que constrastaba con la rudeza de casi todos los pueblos del centro y del Norte de Europa. Refractaria aquella Península al ascetismo y austeridad tan predominantes durante la Edad Media en otras naciones, ofrecía el ambiente propicio para la resurrección de los tiempos clásicos por la tendencia de aquel pueblo sabio, rico, culto y sensual á embellecer la vida, convirtiéndola en regocijo perpetuo. El espíritu de sociabilidad, los goces de la inteligencia, el culto de las artes bellas, la elegancia y el lujo de los trajes, la riqueza de los palacios, el primor de las joyas y de los objetos suntuarios, el gusto exquisito desplegado en el mobiliario, las funciones religiosas, los banquetes, los torneos, las mascaradas, cabalgatas, bailes y comedias ofrecían ancho campo á sus inmortales artistas para desplegar las alas de su potente genio.

A pesar del adelanto de Italia, de sus próvidas campiñas, surcadas por canales de riego y de navegación, de sus artísticas manufacturas y de su rico comercio con las regiones de Oriente, no se había propagado al finalizar el siglo XV el empleo de coches para los viajes, aun siendo de uso frecuente, en las espléndidas fiestas de Lorenzo *el Magnífico* en Florencia y de otros príncipes italianos, los carros alegóricos durante el Carnaval y en diversas solemnidades.

El Duque de Milán hizo su entrada en Florencia en 1471 con un séquito brillante de caballeros, infantes, lacayos, perros y halcones, y la Duquesa Lucrecia de Borgia llegó á Roma con doscientas damas lujosamente vestidas, todas á caballo, acompañadas de sus respectivos ginetes. (1) Cuando contrajo matrimonio en 1498 con Alfonso de Aragón, Príncipe de Salerno, se celebraron en las bodas unos festejos tan originales como espléndidos, y en todas las ceremonias y

(1) *Filosofía del Arte*, por H. Taine, cap. V.

excursiones se presentaron los ilustres cónyuges á caballo. (1)

A consecuencia de las desavenencias que tuvo Fernando *el Católico* con su yerno, se retiró por Monteagudo entrando en sus Estados de Aragón el 13 de Julio de 1506 para dirigirse á Zaragoza en donde ya se encontraba la nueva Reina D.ª Germana. Desde allí se dirigieron á su ciudad de Nápoles en la cual entraron el día primero de Noviembre; D. Fernando montado en un caballo blanco con guarnición chapada y su joven esposa «cabalgó en una hacanea blanca, vestida de raso é capa á la francesa, manga ancha e sembrada de lazos sotiles de oro.» (2)

Fué aun más suntuoso el recibimiento dispensado á los augustos viajeros en el puerto de Saona perteneciente á Génova en 1507. Esperába allí al Rey *Católico* Luis XII de Francia para conferenciar acerca de importantes asuntos, y se celebraron con tal motivo magníficas fiestas descritas con minuciosidad por Prescott, así como por los Sres. Amador de los Ríos y Rada y Delgado en su Historia de la Villa y Corte de Madrid. (3)

(1) *Relación de los Festines que se celebraron en el Vaticano*, publicada por D. Francisco de Uhagón.

El martes siguiente cabalgó la señora D.ª Lucrecia, el señor Duque, el señor Príncipe y yo, y fuimos á casa de un romano por ver pasar la procesión y de allí á Santa María la Mayor, que es en cabo de Roma, y la señora D.ª Lucrecia iba vestida de esta manera: un brial de raso carmesí y una ropa francesa de brocado de pelo negro forrado de raso blanco; en la cabeza traía la misma cofia del día de las bodas y aquellas mismas perlas en la garganta; cabalgaba en una mula muy linda española con una guarnición de terciopelo carmesí labrada toda de cabillos de oro de canutillo etc.

(2) Bernaldez. Capítulo CCXI.

(3) Tomo II. Primera parte. Capitulo XVIII.

Las naves de una y otra parte empavesadas con las banderas y gallardetes de sus respectivas naciones rivalizaban á porfía en la belleza y magnificencia de sus arreos. Las galeras del Rey D. Fernando venian cubiertas de ricas alfombras y colgaduras amarillas y encarnadas y todos los marineros de la flota ostentaban en sus personas los mismos vistosos colores, divisa de la Real Casa de Aragón. Luis XII salió á recibir á su ilustre huesped, acompañado de un lucido séquito de nobles y caballeros, y para corresponder á la confianza que le dispensaba el monarca, pasó inmediatamente á bordo de la nave que montaba don Fernando. En la orilla tenían dispuestos caballos y mulas con preciosos jaeces y en cuanto desembarcaron el Rey de Francia *subiendo á caballo, colocó con gentileza en grupa á la reina de Aragón:* hicieron lo mismo los caballeros de su séquito con las señoras de la comitiva de doña Germana, que eran la mayor parte francesas, aunque iban vestidas á la española... y toda la comitiva de las señoras en grupa se encaminó al galope á los aposentos reales de Saona, etc., etc.

Tampoco se hace mención de ningún carruaje en las reseñas del deslumbrador recibimiento dispensado en Florencia en 1515 á S. S. León X por Lorenzo de Médicis, que, según Eugenio Müntz, [1] no tuvo nada que envidiar á las fiestas más célebres de la antigüedad ni del Renacimiento por el concurso extraordinario de artistas eminentes que coadyuvaron á la ornamentación de las calles con estatuas, obeliscos, arcos, columnas, pinturas colosales y el decorado espléndido de la catedral.

V

El progreso evidente de la civilización árabe durante los primeros siglos de su llegada á España, ha motivado comparaciones, poco lisonjeras para nosotros, de varios autores nacionales, y en extremo denigrantes é injustas de bastantes escritores extranjeros.

Decía Colmeiro, haciendo el paralelo entre la prosperidad mercantil creada por los islamitas y la pobreza de los reinos levantados poco á poco por la Reconquista, que no es dudosa la ventaja de los moros sobre los cristianos en punto á la civilización que, adquirida en contacto con los griegos, importaron en la Península «y la difundieron con tanta más facilidad, cuanto eran dueños de la mayor parte del territorio, de las mejores ciudades y provincias, de los ríos más caudalosos, de los puertos más cómodos y seguros, de las tierras más fértiles, y en fin, de lo más granado y floreciente de España.»

Si esto significa que aventajaron á los cristianos mientras dominaron la próspera región bañada por el Mediterráneo y las costas meridionales del Océano, la afirmación será exacta, dependiendo en gran parte el florecimiento, de que en España es mucho más rico el litoral marítimo que las mesetas del centro, pero durante las últimas centurias de la Edad Media, la pujanza de la Corona de Aragón era tal,

[1] *Histoire de l'art pendant la renaissance*, tome II, livre II, chapitre I.

que según la arrogante frase de un célebre Almirante, «ni los peces del mar se atrevían á asomar la cabeza sobre la superficie de las aguas sin llevar en sus espaldas el escudo de aquel Reino,» y en cuanto se consumó la unión con Castilla por el enlace de los Reyes Católicos y la conquista de Granada, alcanzó España un puesto culminante entre las naciones europeas, extendiéndose su poderío al advenimiento de la Casa de Austria.

No obstante, la fantasía de los cronistas muslimes y su propensión á la hipérbole, unida á la malquerencia de los extranjeros, derivada principalmente de las luchas políticas y religiosas que con ellos sostuvimos, han contribuído al falseamiento de la Historia. Distínguense los publicistas franceses en reproducir sin análisis ni imparcialidad no pocas vulgaridades completamente erróneas, como puede juzgarse por los siguientes asertos consignados en una obra muy reciente. (1) «No había dejado de tener grandeza la dominación de los árabes y cuando se compara el período que precedió á la caída de los *osmanlis* al que le siguió, se puede preguntar, si no estuvo mejor la civilización con los vencidos que con los vencedores. Durante los tres siglos anteriores alcanzaba el territorio de los moros un alto grado de prosperidad, y no había ciencia ni arte que no se cultivara con celo. La agricultura estaba muy considerada y las provincias de Valencia y de Granada ofrecían ejemplos casi únicos de riegos y de cultivo. La caída de los islamitas fué para España la señal *de una profunda decadencia.*»

Aparte del dislate histórico de considerar como simultánea la reconquista de Valencia y de Granada, no es menor el *lapsus* de afirmar que los degenerados súbditos de Boabdil se llevaron á los campos africanos los restos de la cultura española, negando en absoluto á los cristianos españoles su inmensa participación en el movimiento civilizador de Europa durante el siglo primero del Renacimiento. ¡Así se escribe la Historia!

(1) *Histoire du Commerce du Monde* par Noël. Tome II. Página 83.

En *La Civilización de los Árabes* publicada por D. Gustavo Le Bon se acumulan también muchas simplezas al hablar de los españoles, que por fortuna ha tenido cuidado de refutar D. Luis Carreras en su traducción al español.

«La aptitud agrícola de los árabes era tan grande como su aptitud científica é industrial. Los únicos trabajos de *irrigación que hoy posee España* los llevaron á cabo ellos.» [1] Esta fábula demuestra la poca seriedad de estos autores en la investigación histórica, porque los decantados riegos existían durante la dominación romana en el litoral del Mediterráneo. Los visigodos los conservaron, y si bien es cierto que les dieron bastante impulso los muslimes sangrando no pocos ríos para transformar en fértiles campiñas varias vegas de Andalucía y de Valencia, hicieron sus trabajos sin el carácter amplio y de conjunto que caracterizó á los cristianos, á quienes se deben las grandiosas obras de los pantanos ó embalses [2] y la admirable organización de los sindicatos de riegos.

Por fortuna, hay para esclarecer este punto el notable libro ya citado del Ingeniero de Caminos *francés* Mr. Maurice Aimard, quien estudió en 1864 los riegos españoles con gran minuciosidad *sobre el terreno.* Trata el asunto con ilustración y excelente criterio, expresándose en estos términos: [3] «C'est presque un axiome admis par tout le monde que, en matière d'irrigation, les Espagnols conquérants des Maures, n'ont fait qu'apliquer les institutions de leurs devanciers, que tout l'honneur de ces créations revient aux Maures, que l'Espagne actuelle n'a fait que recueillir un admirable héritage dont elle profit, mais il y a dans cette assertion une de ces grandes erreurs historiques caracterisées par cet hémistiche célèbre: *Sic vos non vobis.* Yl faut

(1) Capitulo VI. Los árabes en España. III Su civilización

(2) El único dato que hemos encontrado relativo á esta clase de obras debidas á los muslimes es la del pantano de Almonacid —provincia de Zaragoza—que existía en los últimos tiempos de la dominación árabe, y entarquinado después se ha convertido el vaso en terrenos de labor. *Datos históricos acerca de todos los pantanos, por la Junta Consultiva de Caminos.*

(3) *Irrigations du Midi de l'Espagne*, chapitre XXI. Irrigations de Grenade.

être juste envers tout le monde. Sans aucune doute, les Maures ont arrosé avant les Espagnols, mais c'est incontestablement a ceux-ci que revient pour le plus grand part l'honneur des institutions que l'ont admire aujourd'hui.»

Scherer incurrió en otra equivocación importante al decir que no sólo no se cuidaban en España las obras públicas para facilitar el comercio interior, *sino que se dejaron arruinar las del tiempo de los moros.* (1) Se han forjado estos escritores la novela de la dominación arábiga soñando con una era de venturas y bienandanzas, cuando se señaló por el estado casi constante de anarquía y de contiendas civiles. A los dos primeros caudillos, Tarik y Muza, les llamó el Califa á Damasco y falló sus disensiones condenando á muerte al segundo; los almoravides vinieron en el año 1090 á arrojar á los muslimes, y á su vez llegaron de África en 1146 los almohades para subyugar á aquéllos, surgiendo en cada uno de estos períodos largas y azarosas desavenencias que originaron el fraccionamiento del imperio sarraceno y una decadencia extremada. (2)

Nos hemos ocupado en el capítulo II de algunos caminos militares *restablecidos* por Yusuf-el Fehri; pero se ha demostrado más adelante el celo y afán de los Reyes Católicos no sólo para componer las viejas calzadas de Andalucía, *sino para hacerlas nuevas en todo el Reino,* y es evidente que si los moros hubiesen dispuesto de una red de caminos tan buena como se pretende por sus apologistas, hubiera holgado la imperiosa necesidad de esforzarse en ejecutar en Andalucía tantas obras públicas á raíz de su expulsión. En cambio, nadie ha puesto en duda que los romanos dejaron en la Península muchísimas y excelentes calzadas, magníficos puentes y notables acueductos que á través del estrago causado por el larguísimo lapso de 18 ó 20 centurias sub-

(1) *Historia del Comercio de todas las naciones.* Segunda parte. II Los españoles.
(2) *Historia de la dominación de los árabes en España*, por V. Antonio Conde. Tomos II y III.

sisten para demostrar las dotes excepcionales del Pueblo-rey en materia de administración pública.

Por otra parte, no dejaron los moros en España ningún vestigio de canales de navegación, siendo así que esta clase de obras construídas en Italia durante la dominación romana, habían renacido en aquella península y en Alemania en los siglos XII y XIII, según se ha visto anteriormente.

Que España cayó de su pedestal á causa de los errores de sus gobiernos absolutos, es muy cierto, pero las desdichas de la postración las ha sufrido ella sola, mientras las otras naciones europeas se beneficiaban con el rápido vuelo de las transacciones comerciales y de su riqueza, debida á los descubrimientos de los españoles y portugueses.

Los islamitas tuvieron un período de auje durante los primeros siglos de su dominación en la Península, y su cultura se destacaba, no sólo por el mérito de enciclopedistas como Averroes y filósofos tan fecundos como Al-Kendi, sino por el constraste con el gran retroceso de toda Europa en los tiempos medio-evales. Al avecinarse los espléndidos días del Renacimiento habían progresado los pueblos cristianos y muy especialmente Italia y España, tanto como habían decaído los muslimes andaluces.

Y en prueba de la funesta influencia de la toma de Bizancio por los turcos, con mengua de la civilización, basta recordar que al enseñorearse del Mediterráneo, cerraron al comercio los antiguos caminos de Oriente destruyendo la prosperidad de las repúblicas italianas, ya minadas con los descubrimientos naúticos de Colón y Vasco de Gama. El comercio de Cataluña sufrió también rudo golpe por las depredaciones de los corsarios que infestaron los mares y asolaron las costas de los pueblos cristianos. Si Francia libró mejor en su tráfico de Levante, consistió en la política maquiavélica de sus reyes *cristianísimos* que desde Francisco I en adelante firmaron *Capitulaciones* con los emperado-

res de Constantinopla ([1]) logrando la preponderancia francesa en Oriente con el privilegio exclusivo para su pabellón y otras ventajas reconocidas á sus súbditos.

Dice con este motivo un historiador francés. ([2]) On s'etonne que le roy de France devint ainsi l'ami du chef des mahomètans; car on se souvient que les Français avaint autrofois fait les croisades contr eux.» Y no debía causarle esa extrañeza un hecho tan conocido, porque otro catedrático paisano suyo ([3]) recuerda que «siguiendo Enrique IV el ejemplo de Francisco I concertó una alianza con los turcos y más de una vez sirvieron los puertos de Marsella y Tolón de *refugio á los corsarios africanos*» dirigiendo generalmente sus asechanzas contra las costas españolas.

Al examinar la obra extraordinaria de regeneración debida á Fernando é Isabel, son tan hermosas las páginas de la historia patria que experimenta el espíritu un consuelo parecido al del caminante, cuando en el árido desierto divisa un frondoso *oasis*. Hallaron á España sumida en el caos de la Edad Media y luchando con las estrecheces del largo período de desarreglo y penuria derivado de las guerras crónicas, consiguieron con las fecundas iniciativas de su obra perseverante de transformación abrirle los cauces de la vida moderna y prepararla á un brillante porvenir. Con rara unanimidad han celebrado los historiadores españoles y extranjeros las glorias del reinado de Isabel: su magnanimidad, la bondad y pureza de su carácter y sus grandes virtudes llorando el día de su muerte un autor coetáneo *como el último de la prosperidad y felicidad de su patria.* ([4])

Que hubo lunares en tan gran reinado no puede negarse; la clausura de las Cortes, el entronizamiento del absolutismo, la nueva planta de la Inquisición, el sistema reglamentario

([1]) Noël, Tome II, Livre II, Chapitre I.

([2]) Ernesto Lavisse. *Histoire de France*, Livre II, Chapitre III.

([3]) Weis *La España desde Felipe II.* Tomo II. Parte IV. Capítulo III.

([4]) L. Marineo. *Cosas Memorables*, libro XXI.

y la expulsión de los judíos fueron á la larga perjudiciales á la prosperidad de España; pero si los monarcas y gobernantes de los tiempos posteriores hubieran tenido las altas dotes de Isabel y Fernando ó de Cisneros, y se hubiera mantenido la dinastía nacional, otro hubiese sido el rumbo de los futuros destinos de nuestra desgraciada patria.



EPOCA SEGUNDA



Reinados de Carlos I y Felipe II



CAPÍTULO I

Navegación y riegos



I. Canal imperial de Aragón.—Contrato celebrado entre el Emperador y la ciudad de Zaragoza.—Oposición de varios pueblos de Navarra.—Trabajos ejecutados hasta la suspensión de las obras.—Piden las Cortes de Castilla la construcción de acequias de riego.—Se emprende y paraliza al poco tiempo el Canal de Castilla.

II. Hácese cargo Felipe II de la acequia de riego de Colmenar.—Pantanos de Alicante, de Almansa y de Elche.—Desarrollo del espìritu de asociación.—Comienza en Francia la construcción de canales.

III. Memoria de Antonelly para hacer navegables los rios de España.—Paralelo entre los transportes á lomo y los fluviales.—Viaje en chalupa de Lisboa á Madrid.—Oposición de los toledanos á la canalización del Tajo.

IV. Discurso pronunciado en las Cortes de Madrid acerca de la conveniencia de hacerlo navegable.—Información abierta en las ciudades y villas.—Quince objeciones contra el proyecto.—Intereses encontrados.—Quejas de los procuradores de Sevilla.

V. Votación de la circular de consulta.—Se conceden 100.000 ducados para las obras.—Protesta Toledo el Memorial dirigido al Rey.—Reglamento para la navegación del Tajo.—*Razonamiento* de Fernan Pérez de Oliva para la mejora del Guadalquivir.—Otros proyectos.

I

Se emprendieron en España durante el apogeo de la Casa de Austria además de algunos canales de riego, varios trabajos de navegación fluvial que modificaron el sistema de transportes, por lo cual, se altera el orden seguido en los capítulos anteriores tratando en primer término de las obras hidráulicas, por la relativa importancia alcanzada en aquella época.

La más notable del reinado de Carlos I es el Canal Imperial de Aragón. El Municipio de Zaragoza solicitó del Emperador que lo tomara á su cargo y desde Toledo contestó á los Jurados de la ciudad con fecha 30 de Noviembre de 1528 acerca del proyecto de una acequia de riego que derivando el agua del río Ebro en Fontellas de Navarra, beneficiase las tierras de la comarca y las de Aragón para evitar la pérdida de las cosechas por falta de lluvias. ([1])

Al pasar por Zaragoza Carlos I en 1529, reiteraron la pretensión, y accedió el Monarca, á condición de que se estipulasen previamente los derechos y obligaciones mutuos. Puestos de acuerdo los delegados de ambas partes, se dió cuenta al Municipio, en sesión celebrada el día 21 de Abril de 1529, de las estipulaciones convenidas, según consta en el acta levantada al efecto, é inserta íntegra en la Memoria del Sr. Royo. ([2])

La ciudad había obtenido la concesión en los reinados anteriores, como se ha consignado en el Capítulo III y careciendo de los recursos necesarios para realizar una obra tan importante, convino con el Emperador. «Primeramente la dicha ciudad da facultad á su Magestad de sacar las dichas cequia y cequias y tomar toda aquella agoa que fuere necesario y á su Magestad vien visto y traer, y pasar aquellas por qualesquiera términos de villas y lugares así Realencos como de Iglesias y señoríos y hazer azutes, Puentes, Gallipuentes, minas é cualesquiera edificios sin impedimento de persona alguna, y prometemos dicha ciudad de procurar para que dichas cequia y cequias sean dedusidos á debido efecto en tal manera que por ninguna causa tanto vien unibersal sea impedido, é con esto su Magestad toma á su cargo, riesgo y peligro de sacar hazer edificar y traer á toda su costa y cargo por los dichos montes y terminos como dicho es, las cuales cequia y cequias su Magestad dará hechas y acabadas dentro el tempo

([1]) Llaguno y Cean Bermudez. Tomo I. Sección III. Capítulo IV.

([2]) *Memoria sobre los riegos.* Párrafo II.

de cinco años.—Que todo el provecho y gobierno que resultare ó pueda resultar de su Magestad para hacer de aquella todas sus voluntades, pues, á su costa, riesgo y peligro saca y trae las dichas acequia, acequias y agoa.—Item que la ciudad de Zaragoza sea tenida y obligada de Repartir las tierras de los Montes que regaren ó pudieren regar á Ciudadanos, vecinos y avitadores de la dicha Ciudad como le pareciese, encargándole mucho la rectitud de ello, y que dichas tierras no puedan darse á personas extranjeras, etc.»

En este curioso documento parece que están invertidos los términos, puesto que la Ciudad fija las condiciones y allana los obstáculos del interés privado para la ejecución de los trabajos, y el Rey se reduce al papel de concesionario, obligándose á realizarlos en determinado plazo, aunque con la libre facultad de explotar el negocio á su antojo. Para explicar un pacto tan original, se debe tener presente que acababan de unirse bajo un mismo cetro las coronas de Castilla y Aragón; Carlos I gobernaba este Reino respetando sus fueros é inmunidades, siendo probable que acudiese á llenar la apremiante aspiración de aquella comarca, como medida de hábil política para congraciarse con los naturales.

Hizo venir ingenieros de Flandes, pero no se emprendieron inmediatamente las obras por la oposición de algunos pueblos de Navarra, que dió lugar á la Real Cédula de la Reina Juana de 29 de Abril de 1530 encargando al Regente y Consejo de aquel Reino oyesen las reclamaciones, y satisfechas las que fuesen justas, no se pusiesen obstáculos á la apertura de la acequia. Instruído el oportuno expediente, se dictó sentencia en Agosto del mismo año señalando las sumas tasadas para valor de los terrenos y aprobando los dictámenes periciales relativos á otros extremos.

Vencidas estas dificultades, empezaron las obras, construyendo una presa de piedra sillar y la casa de compuertas; se redactaron las ordenanzas para la administración de la acequia; se ejecutó el notable sifón para pasar las aguas por

debajo del lecho del río Jalón y alcanzaron el beneficio de los riegos varias villas y lugares de Navarra y de Aragón, pero hubo que suspender los trabajos en término de Pinseque en el año 1538 ó en 1540—según otros autores—sin duda por los grandes gastos de las guerras que sostenía el Emperador, y Zaragoza vió defraudadas las esperanzas que había concebido. No obstante, se había desplegado bastante actividad en los trabajos, abriéndose la acequia hasta el río Jalón, ó sea en dos terceras partes del trayecto comprendido entre Tudela y Zaragoza, aunque por desgracia quedaron aquéllos paralizadas por el largo lapso de más de dos siglos.

Ya hemos consignado que á mediados de la XIII.ª centuria autorizó el Rey de Navarra á las villas de Fustiñana y Cabanillas para derivar las aguas del Ebro con destino á un canal de riego. Posteriormente, y á consecuencia de ciertas cuestiones con el Condestable de aquel Reino, se confirmó la concesión en 1499 y por Real cédula expedida en 1529 por el Emperador y su madre D.ª Juana se autorizó á la villa de Tauste para construir una nueva acequia.

Al efecto, se tomó por base el canal existente, creándose por escritura pública de 4 de Septiembre de 1552, confirmada más adelante por el Real Consejo de Navarra, una Empresa de los tres pueblos para tomar del Ebro hasta ocho muelas de agua—dos metros cúbicos por segundo.—Fué atrevido el proyecto de crear por la iniciativa local y sin ningún auxilio de la Corona ni del Reino de Navarra una acequia de riego de 59 kilómetros de longitud, y agotados los recursos de Tauste después de apelar al crédito por la suma de 2,50 millones de reales, sufrió grandes embarazos la marcha de la Empresa. (1)

Acometió en 1530 el pueblo de Colmenar con sus propios recursos la acequia de su nombre, que tomando las aguas en el Tajo, 28 kilómetros agua arriba de Aranjuez, viene por la margen derecha á morir en el arranque

(1) *Memoria sobre riegos*, por D. Mariano Royo. V. Canal de Tauste.

del Caz de la Azuda. Carlos I poseía en aquella vega y sus contornos el heredamiento de 27.000 hectáreas, procedente —según se ha dicho—del Maestrazgo de Santiago, que lo dedicaba en gran parte á la caza, y para mejorar la hacienda extendiendo los riegos, construyó el referido Caz de la Azuda y en la orilla izquierda el de las Aves, ambos derivados de la presa del Embocador, situada á cinco kilómetros de Aranjuez. (1)

En 1542 se construyó en Cherta bajo la dirección de un ingeniero árabe la presa del Ebro destinada á derivar aguas para el riego en la misma forma que algunas otras levantadas en aquel río con igual objeto durante la dominación de los muslimes. (2)

En las Cortes de Valladolid celebradas en 1548 se pidió al Emperador la apertura de canales de riego para remediar la pérdida de las cosechas por la sequedad de los campos, y considerando que los castellanos no estaban ejercitados en la industria y artificio de regar como los naturales de Aragón, Valencia, Murcia, Granada y Navarra, suplicaron los procuradores al Príncipe D. Felipe—que representaba á su padre—«mandase venir de fuera personas expertas á quienes diese comisión de visitar los ríos y aguas de Castilla y averiguadas las tierras regables proveyese lo conveniente á su beneficio.» (3)

Algo se intentó para complacer á los pueblos, puesto que Bustamante de Herrera (4) fué nombrado poco después para reconocer, en compañía de tres alemanes, el terreno en donde debía comenzarse la construcción del canal de Campos, con objeto de destinarlo, no sólo á riego, sino también á la navegación, siendo éste el primer proyecto estudiado para introducir en España tan económicos medios de

(1) *Los Riegos de Aranjuez*, *Revista de Obras públicas*, tomo XXIV, tercera serie.

(2) *Notice sur les travaux de canalisation de l'Ebre*, par M. Lesguiller, chapitre I.re Historique.

(3) Petición 209

(4) Llaguno y Cean Bermúdez, tomo II, cáp. XX. Adiciones.

transporte apartándose del cauce de los ríos. Manifestó en su informe que debían derivarse las aguas del Carrión, del Arlanza, Arlanzón y Pisuerga, según consta en el referido expediente, archivado en Simancas. Se empezaron las obras del canal, que se tituló de Castilla, en 1550, (1) pero se adelantó muy poco, demostrando escaso empeño en el desarrollo de los intereses materiales, y no aprovechándose para ello los tiempos prósperos, quedaron en suspenso los trabajos hasta el siglo XVIII.

II

No se ocultaron á Felipe II las ventajas de la prosecución del Canal Imperial de Aragón, y al efecto llamó al ingeniero italiano Juan Francisco Sittori, quien le informó minuciosamente del asunto; no obstante, quedaron abandonadas las obras *por la falta de caudales en que se hallaba la Nación,* según Llaguno y Cean Bermúdez.

Los gastos originados por la acequia de Colmenar debieron superar á los recursos locales y apelaron al referido Monarca pidiéndole auxilio. Hízose cargo de las obras, encomendando al infatigable Juan de Herrera la misión de dirigirlas, celebrándose al efecto la oportuna concordia; el pueblo entregó determinadas sumas y los usuarios de las aguas se comprometieron al pago del canon en frutos, terminándose la acequia en el año 1581 hasta el Caz de la Azuda, en la pintoresca vega de Aranjuez.

Se construía también en el último cuarto del siglo XVI en una garganta del Monegre, provincia de Alicante, la grandiosa presa de Tibi, de 42,70 metros de altura, destinada á formar el extenso pantano alimentado por varios manantiales y las aguas llovedizas recogidas en la cuenca del río. Era su cabida de 3,70 millones de metros cúbicos de agua embalsada para regar 3.700 hectáreas de aquella huerta.

(1) San Miguel. *Historia de Felipe II,* tomo II, apéndice IX.

Partió la iniciativa de las obras del Concejo de la ciudad en 7 de Agosto de 1579, pero no contando tampoco los propietarios asociados con todos los recursos necesarios para dar feliz término á tan magna empresa, acudieron á Felipe II pidiéndole una subvención del Real Tesoro.

Afirma D. Francisco de Estrada en su *Reseña Histórica* que el Rey denegó el auxilio, fundado, en que debiendo ser los beneficios de la obra para los interesados en su ejecución, les correspondía sufragar los gastos; pero estuvo mejor informado D. José Canga Argüelles, quien consigna, (1) que autorizó á los recurrentes á tomar dinero á censo—según era de uso y costumbre y les facilitó 52.000 ducados. Celebróse al efecto un contrato, según el cual, los usuarios debían pagar á la Corona, en compensación del anticipo, los diezmos ó *novales* teniendo en cuenta el acrecentamiento del tributo en la zona beneficiada por el riego (2) al propio tiempo se obligó la ciudad á la conservación de las obras del pantano y sus azudas que quedaron terminadas en 1594. El repartimiento de las aguas se hacía mediante el pago de derechos por los usuarios, cuyo importe ingresaba en el patrimonio de S. M. del Reino de Valencia. Algunos autores atribuyen á D. Juan Herrera la dirección de aquellos trabajos, lo cual corrobora el apoyo prestado á la empresa por Felipe II.

También se trabajaba por el año 1586 en la presa del pantano de Almansa—provincia de Albacete—de 20,60 metros de altura, ejecutándose entonces la segunda parte de las obras comenzadas dos siglos antes. En el preámbulo del

---

(1) *Diccionario de Hacienda*. Tomo II. Pantano.

(2) Asso en su *Historia de la Economia politica de Aragón*, capitulo VI, define los *novales* del modo siguiente: «Consiste en la décima y primicia, no solo de los frutos que producen las tierras de nuevo cultivo ó rozes de monte hechos á costa del Rei ó por los vasallos con su licencia, sino también del aumento procedente de la supercrecencia de frutos dimanada de los nuevos riegos que se facilitan á las tierras. Los primeros novales fueron concedidos por Paulo III y Julio III al Señor Carlos V para Aragón y Navarra con motivo de haber emprendido la grande obra del Canal Imperial. Felipe II pidió la extensión de esta gracia para toda la Peninsula, quando dió principio al Pantano de Alicante y la concedió Gregorio XIII en 1579 en cuanto al aumento por razón de riegos.

Reglamento formado en aquel año se incluye el acta de la junta celebrada en la Sala del Ayuntamiento bajo la presidencia del Gobernador, según la cual, las obras del depósito *se habían costeado y se costeaban á expensas de los usuarios,* (1) y se consignaba que debía dictarse en definitiva el Reglamento, previo acuerdo entre el Concejo de la Villa y los regantes.

Pertenece á la misma época la presa de Elche—provincia de Alicante—de 23,20 metros de elevación. (2)

Las únicas obras públicas que durante la XVI.ª centuria alcanzaron subvención directa del Tesoro fueron algunas empresas de riego, pero obsérvese, que así como no produce ninguna remuneración el capital desembolsado en la construcción de un camino, de un castillo ó de un edificio religioso, en aquellas obras eran los auxilios interesados. Montesquieu considera al Rey de España en el *Espíritu de las Leyes* como á un particular inmensamente rico, de un país pobre, y en efecto, al prestar su ayuda á aquellos proyectos tan útiles á la prosperidad nacional, obraba como un banquero ó prestamista que colocaba su capital, pero aun así es digna de aplauso su cooperación á unas obras tan beneficiosas.

Observa el ingeniero francés Mr. Aymard que los pantanos realizados durante aquel siglo en la Península revelan sentido de grandiosidad y un desarrollo del espíritu de asociación verdaderamente extraordinario, y por lo mismo que en España rehuía el Estado la ejecución de las obras públicas y tampoco mantenía por cuenta propia las industrias suntuarias, limitándose á ejercer una inspección meticulosa, lo mismo en los caminos, como en los muelles y las manufacturas, es aun más sensible que no se diesen maña nuestros gobernantes para conservar y estimular con

(1) Aymard. *Irrigations du Midi de l'Espagne*, chapitre VIII.

(2) En el informe de la Junta Consultiva de Caminos sobre los pantanos construídos en España, se atribuye esta obra al último tercio del siglo XVII, mientras Mr. Aymard a ncluyó en el reinado de Felipe II.

celo aquel espíritu de empresa ya vigoroso durante el siglo XVI.

Al poner en parangón el mencionado escritor francés el sistema de riegos de los moros con el de los cristianos, exclama: «Hay en los primeros ausencia casi completa de principios, falta de unidad y de centralización; apenas existe la policía; el reparto de las aguas se hace sin ideas fijas. Si esta anarquía ha cesado, se debe á los españoles; les corresponde la honra de haber creado la legislación de riegos reglamentando la intervención de los interesados; el haber definido el método para la elección de cargos y las atribuciones de los representantes de los labradores; los límites de la intervención de los agentes de policía, la sanción penal proporcionada á las infracciones y el funcionamiento de los tribunales de aguas, trabajo legislativo y reglamentario, cuya depuración y perfeccionamiento se ha proseguido desde entonces hasta nuestros días con una alteza de miras, con una inteligencia y liberalidad dignas de encomio.» (1)

Aun en los riegos de Granada, en los que se conservó con cierta fidelidad el carácter impreso por los moriscos, se llevó á cabo en tiempo de Felipe II el célebre deslinde ó apeo de Loaysa, recopilación de los usos y costumbres por que se rigió el reparto de las aguas en la magnífica vega conquistada por los Reyes Católicos. (2)

Los monarcas franceses coetáneos del Emperador y de Felipe II fueron Francisco I, Enrique II, Carlos IX, Enrique III y IV.

Educado Francisco I en una Corte ilustrada, y sorprendido del adelanto de Italia, fomentó no solo diversas industrias y entre ellas las suntuarias, sino que encargó á Leonardo Vinci ilustre pintor y á la vez ingeniero—como otras

---

(1) Introducción y capítulo IX. Hemos copiado estos párrafos por la imparcialidad con que están escritos, siendo además rara tanta benevolencia hacia España en los escritores franceses.

(2) *Tratado de aguas y riegos*, por A. Llauradó. Reseña histórica.

lumbreras del Renacimiento—el estudio del canal de l'Ourcq aplicando el sistema de esclusas ya generalizado en Italia, pero las guerras sostenidas en aquella península contra los españoles, que fueron tan funestas á las armas francesas, obligaron á suspender las obras públicas. (1) Entre los años 1554 y 1581 se construyó por Craponne y sus sucesores el canal derivado del Durance que llevó su nombre; la acequia principal mide 90 kilómetros con un caudal de 24 metros cúbicos por segundo, dedicado á fertilizar 15.000 hectáreas. Tenía un ramal para la unión con el Ródano por Arlés y otro que desembocaba en el Mediterráneo, (2) es decir que se emprendió la apertura de canales con una obra de grandísima importancia.

III

El Ingeniero hidráulico de más nota que tuvimos en España en aquella centuria fué Juan Bautista Antonelly, natural de la Romania. Vino en 1559 como militar al servicio de España; dirigió las fortificaciones de Cartagena, Orán y Valencia, y cuando hizo su entrada en Madrid la Reina Ana de Austria en el año 1570 improvisó un estanque en el Prado, en el que navegaron varias galeras para figurar un simulacro de combate naval. Estuvo en la conquista de Portugal, formando parte del ejército invasor; construyó allí de nuevo varias plazas fuertes y castillos á satisfacción de Felipe II, y proyectó las defensas para el estrecho de Magallanes.

Pero lo más pertinente para este estudio se condensa en la notable «Propuesta que hizo al Rey sobre la navegación de los ríos de España» — (3) presentada en 22 de Mayo de 1881, y la que dos días antes formuló para la mejora del

(1) Noël *Histoire du Commerce*. Tomo II. Livre II. Chapitre I.

(2) H. de Font-Réaulx. *Les canaux*.

(3) *Biblioteca española Económico Política* por D. Juan Sempere y Guarinos. Tomo I. Capítulo XII.

Tajo, [1] cuyo carácter era entonces apremiante, por las exigencias de la guerra, mereciendo por ello la predilección del Monarca.

Según el informe de Antonelly llegaban de Lisboa á Abrantes por el Tajo, barcos que conducían quince moyos de 50 arrobas ó sean 750, mientras que la carga se reducía en la puente de Alcántara á moyo y medio de trigo á la subida y cuatro á la bajada, opinando que podría lograrse llegaran desde Portugal á dicho pueblo las embarcaciones «aderezándose unos malos pasos y unas presas y azudas, y haciéndoles camino de xirga para hombres y bestias. Pasados estos pasos que son en 24 leguas, diez azudas ó caneros, entre grandes y pequeños, y otros tantos raudales, coladas ó chorreras, es muy buen navegar por entre unos pegos ó piélagos, tablas ó balsas del río, llanas y mansas para la vela, remos, xirga y barra.» Encomiaba las ventajas que se alcanzarían con la obra, calculándolas en diez por uno de gasto, añadiendo que esta debía correr á cuenta de Portugal y de Castilla, conservándose las obras con los derechos cobrados.

Su plan lo desenvolvió con más detalles en la referida Memoria para la navegación general de los ríos de España «capaces de ello con industria humana como son el Tajo, Duero, Guadalquivir, Ebro y otros afluentes; Guadiana, Segura, Jucar, Miño, Mondego y otros muchos que tienen agua bastante para navegar con arte.»

Con este proyecto se proponía facilitar los transportes de las mercancías procedentes de Indias y de Europa, Africa y Asia porque Lisboa podía comunicarse con Toledo y Madrid y Sevilla con las mismas poblaciones salvo seis ú ocho leguas de la divisoria entre el Tajo y el Guadiana. Por el cauce del Duero se debía enlazar á Oporto con Zamora, Toro, Valladolid, León, Salamanca y Burgos; por el Ebro Cataluña, Aragón, Navarra y Castilla y por el Jucar, Segura y el Miño á otras comarcas.

(1) Llaguno y Cean Bermudez. Tomo III. Documento núm. 4.

La objeción formulada de los muchos obstáculos que presentaban las presas de los molinos la contestaba diciendo no era necesaria la demolición de las azudas, ni habían de recibir daño los propietarios dejando portillos abiertos para el paso de las embarcaciones. Ensalzaba las ventajas económicas de los arrastres fluviales diciendo que si se sumase lo gastado durante los últimos diez años en los transportes de pan, cebada y otros bastimentos, armas, municiones para los ejércitos y la marina, y ultimamente para la jornada de Portugal, subiría á una suma extraordinaria. además de la molestia de que sus oficiales privasen á los dueños de sus *bestias para los acarreos* causándoles mucho perjuicio.

Para poner de relieve las ventajas económicas del proyecto decía. El coste de una carga de pan—que son cuatro hanegas de la pragmática—es de 4 ducados: para llevarla de Toledo á Lisboa ó á Sevilla cobran 10 ducados ó 2 $^1/_2$ por hanega, mientras una barca podría transportar 300 de éstas por 50 ducados, cuando por tierra costaría el arrastre 750, economizándose en cada remesa 700 ducados. «¿Qué se ahorrará en tantas mil y mil barcadas de mantenimientos, mercadurías y de otras cosas que cada año de la tierra adentro se llevan á las marinas y dellas á tierra adentro y de una provincia á otra? ¿Cuánto aprovechamiento para las cosas de edificar, que he visto llevar madera de pino para casas más de sesenta leguas en carretas? En lo de las mercadurías, hierro, acero y cosas necesarias á la vida humana, fuera de los mantenimientos, quiero con un ejemplo abrir la consideración para otros particulares. Topé el otro día volviendo de Alcántara con dos portugueses con 18 cargas de especias para Toledo y ellos en dos machos, y me dijeron que pagaban 10 ducados por cada carga y otro tanto por sus machos y me dijeron que pagaban 200 ducados por el porte de los cuales el toledano se las cargará á precio tan subido que salve la careza de las especerías.»

Extendíase en otras muchas consideraciones relativas á las ventajas que la navegación fluvial produciría para aba-

ratar la vida, fomentar la agricultura y la industria, estimular el comercio interior y el tráfico de Indias, siendo este documento y algunos otros redactados por el citado Antonelly muy interesantes para juzgar del estado de los medios de transporte en el último cuarto del siglo XVI.

Deseoso el ilustre ingeniero de dar un golpe de efecto para demostrar lo factible de la empresa, se lanzó en 1582 agua arriba por el Tajo partiendo de Lisboa en una chalupa, y navegó con felicidad por su cauce, así como por los afluentes ríos Jarama y Manzanares hasta Madrid, de donde regresó embarcado siguiendo el mismo itinerario al volver á la capital de Portugal. (1)

Convencido el Rey de lo ventajoso del proyecto para abastecer al ejército invasor de víveres, cañones y municiones, debió pesar en su ánimo el aspecto militar de la mejora tan beneficiosa como medio de afianzar la nueva conquista. Pasó el asunto á las Cortes reunidas en Madrid al año 1583 y hubo entre los procuradores diversidad de pareceres, y «los que más contradecían una cosa tan útil y provechosa eran los de Toledo, que tenían mayor obligación de favorecerla; no hallé en ella persona alguna en el estado eclesiástico y seglar que no la abominase y se riyese de ella, y que no la estimase y juzgase por dañosa y mala. ¡Cosa absurdísima y de grande ignorancia!» (2)

IV

Era tan extraordinaria la novedad que entrañaba en España la habilitación del Tajo como río navegable, que vale la pena de examinar con algún detenimiento los trámites del proyecto.

En sesión celebrada el día 14 de Diciembre de 1583, según consta en las *Actas de las Cortes de Castilla,* (3) «Jun-

(1) Llaguno y Cean Bermúdez, tomo III, cap. XXX. Adiciones.

(2) *Relación de la navegación del Tajo*, por Estéban de Garibay. Compendio historial, tomo V, parte II, libro XXXVI. título VIII.

(3) *Cortes de Madrid* de 1583 á 1585, tomo VII.

tóse el Reyno y en él Don Rodrigo de Mendoza propuso y dixo: que ya el Reyno tendrá entendido, pues es tan notorio, como el río Tajo se ha hecho navegable desde la ciudad de Lisboa á la villa de Alcántara y la mucha utilidad y beneficio que así al reyno de Portugal como á estos de Castilla, dello se sigue. Y hauiendo su Magestad con su gran prudencia considerado todo esto y el gran bien que sería que se diese traza que la navegación deste río se continuase desde la dicha villa de Alcántara á la ciudad de Toledo, y estando siempre, con su mucha clemencia, atento al beneficio y conservación de sus súbditos, ha hecho á sus ingenieros que lo traten y entiendan, y que uno de ellos viniese por el río en una fragata desde la dicha Alcántara á Toledo y que volviese á Lisboa; y está hecho un designio della con tan buena traza y forma que no falta mas que ponerlo en execución.»

Se extendía después en varias consideraciones para demostrar los beneficios que se obtendrían para el comercio, añadiendo que el Reino debía contribuir con gran parte de lo que se gastase en las obras, ya fuesen cien mil ducados ó mayor suma, obteniéndola por repartimiento entre los pueblos.

Al discutirse la moción en 17 de Diciembre, se hizo comparecer al ingeniero D. J. Bautista Antonelly, y leyó el Procurador Mendoza un documento para explanar los datos y argumentos de su propuesta, diciendo, entre otras cosas, «que así abundaría la lenzería de Flandes, Francia y Bretaña, tapicerías, alfombras y muchas cosas de la India y otras que tan necesarias son y se traen de Portugal y de acá se sacaría y podría llevar lo que sobra y allá les falta; las recuas y bestias que ahora andan se excusarían con esta navegación y podrían trabajar en las labores del campo. Además de todo esto, se podría conducir la gente de guerra y vituallas y municiones para provisión de las armadas ó para otras cosas, etc.»

Los Procuradores manifestaron que para el mejor acierto

en un asunto de tanta entidad era preciso abrir una información oyendo á las ciudades y villas, y así se acordó, aplazándose el debate hasta el 17 de Febrero de 1584 en que la Comisión nombrada al efecto dió dictamen después de haber celebrado varias reuniones y de oir á personas expertas en materia de navegación. Contenía el informe un pliego de las *quince utilidades de que se navegue el río Tajo desde Toledo á Lisboa;* otro de los *quince inconvenientes,* y además la réplica ó *satisfazion de los mismos.*

Para evitar una prolijidad excesiva nos limitaremos á consignar las objeciones formuladas que aparecen en el mismo tomo VII, folios 384 á 386: [1]

---

[1] «I. Que el provecho desta navegación sería particular á las tierras de la ribera del Tajo, y no general á todo el reyno, como se presupone; y así es justo que la contribución no sea general de todo el reyno, si no particular de las ciudades y villas que reciben aprovechamiento y beneficio desta navegación.

II. Que navegándose el rio Tajo, se divierte y quita una gran parte del trato y comercio que hay en Sevilla, Bilbao, Laredo y en los demás puertos del reyno havrá mucha quiebra en los derechos del almojarifazgo, diezmos de la mar, puertos secos, y de las alcavalas; de lo qual resultará que los que tienen estas rentas arrendadas ó encabezadas, con mucho fundamento pidan baxas y desquentos, que será en mucho daño de la hazienda de su Magestad.

III. Que Castilla la Vieja recibirá mucho daño minorándose el trato de sus puertos, porque cesarán las ferias y mercados que en ella hay, crecerá el precio de todas las cosas que por aquellos puertos suelen venir; cesará el trato de los mercaderes, cesará la traginería de Vizcaya y de las montañas que, como es tierra flaca, los vezinos dellas viven desto, y de retorno se proveben de trigo, vino y otras cosas, cesará el poder pagar lo que deven y se les reparte del encabezamiento general y de los servicios ordinario y extraordinario; que es todo de mucha consideración.

IV. Y con facilidad se sacarán de Castilla dinero, trigo y otras cosas que son necesarias para el bien público, y de Portugal vendrán con dificultad las que hay en aquel reyno, por haverse de traer contra la corriente del río.

V. Que sacándose sedas, paños, trigos y otras cosas del reyno, se causará carestía en él y crecerá el precio de todo aquel género de mercadurías que se sacaren.

VI. Que no se excusarán en Castilla los daños que hazen los soldados; pues quando lleguen á embarcarse al rio Tajo, havrán hecho ya el daño que suelen en los lugares por dó pasaren.

VII. Lo más necesario que se trae de Portugal es la expecería, y como es de poco peso lo que basta para estos reynos, será también de poca consideración el porte de traerse por tierra.

VIII. Que el reyno de Portugal es estéril, y es muy poco lo que del se puede traer que sea útil á estos reynos.

IX. Que los pescados salados que se traen de Galicia á Castilla, vendrían por el rio á Toledo, y así, cesarian los mercados que hay desto, cesarian las alcavalas que alli se hazen y creceria el precio del pescado, en mucho daño de toda Castilla.

X. Que las mercadurías que se truxeren de Portugal, como vienen contra la corriente

Obsérvase en este curioso documento que todos los recelos nacían de los intereses encontrados entre los comerciantes de diferentes puertos marítimos por la desviación del tráfico que había de producir la nueva vía fluvial y las mermas consiguientes en los derechos de la Hacienda que debían derivarse de la supresión de aduanas en la frontera portuguesa. Aparece el olvido característico de la legislación castellana durante la casa de Austria respecto de la industria nacional, no formulándose ninguna queja acerca del peligro de la entrada de artículos extranjeros gravados con derechos insignificantes, y en cambio, se insinúa la ruinosa doctrina *de la carestía* si se exportaban sedas, paños, trigos y otras cosas del Reino. El único interés fabril que aparece defendido es de los molinos harineros, por el temor de las interrupciones y tropiezos derivados de los portillos de navegación.

Entre las réplicas á los quince inconvenientes merece consignarse la contestación á la segunda. «No serán tantas las mercaderías que se navegarán que perjudiquen el trato de Sevilla ni el de los otros puertos y entiéndase que sólo se traerán por el río las que por tierra suelen traer portugueses y las que vienen á Sevilla y á los otros puertos son de Francia, Flandes é Inglaterra y éstas no dexarán de venir á estos puertos porque en ellos se sale dellas bien presto y sin costa y por la comodidad que tienen de sacar del Reino el dinero que de ellas procede y de cargar de retorno mu-

del río, traeránse con dificultad y dilación, y mucho flete; con lo qual y con los derechos que se cargan en ellas, saldrán tan caras navegándose, como si se traginasen.

XI. Que el Tajo y los otros ríos de España son muy rápidos y no se pueden navegar sin violencia y dificultad y costa, y esta podría ser perpetua y traer consequencias para que en otras Cortes se pidiese la misma cantidad y se continuase, con nuevas necesidades, para otros efectos.

XII. Que se perjudicarán mucho las moliendas, con esta navegación.

XIII. Que estando el reyno tan cargado, sentirá mucho que se le haga nuevo repartimiento para esta navegación.

XIV. Que es negocio de novedad contribuir el Reyno para que se navegue este río, y esto basta para que se resuma, que no conviene.

XV. Que con haverse dado principio á la navegación de Lisboa hasta Alcántara, la experiencia muestra quan de poco fruto sea la navegación; pues muy pocos ó ninguno van y vienen por el río, conociendo la dificultad que tiene navegar por él.

chas cosas lo qual todo cesaría si las navegasen por el Tajo hasta Toledo; y quando se conociese el inconveniente que se propone se remediaría ordenando que no se truxen por el río si no las cosas que son de la corona de Portugal y no las que de otras partes viniesen á aquel Reino.»

Quiere decir, que esta prohibición tan violenta como difícil de plantear se dictaba para no causar perjuicio al comercio de Sevilla y de otros puertos.

El Iltmo. Sr. Presidente de Castilla envió un recado pidiendo al Reino suspendiese este negocio *hasta que S. S. ordene la que se debe hacer.*

V

En sesión del 23 de Febrero hicieron uso de la palabra los Procuradores de Burgos, León, Sevilla, Toledo, etc., exponiendo cada uno su parecer ,y se acordó que *se enviasen los papeles* á las ciudades, participándoles que la mayor parte del Reino—ó sea de los Procuradores—encontraba el proyecto útil y provechoso. Se leyó el día 27 la carta-circular de consulta á la que contestaron los concejos dando su conformidad y enviando los poderes para que se concediese el repartimiento de los cien mil escudos. En tal sentido votaron Soria, Toledo, Segovia, Jaén, Valladolid, León, Córdoba, Madrid y Murcia. Burgos lo hizo condicionalmente, y los jurados de Sevilla elevaron una instancia «suplicando con protesta de apelación que no se llevase á efecto dicho proyecto por los perjuicios que ocasionaría á su ciudad, y la de Zamora no vino en el repartimiento por estar muy necesitada.»

Se acordó suplicar á S. M. se continuasen los trabajos ofreciendo para ayuda de gastos los cien mil ducados por una sola vez, repartiéndolos en proporción del beneficio y aprovechamiento que á cada ciudad había de resultar. Se pidió también que no se pudiesen importar por el Tajo efectos procedentes de Flandes é Inglaterra, sino solamente de

Portugal, ni se permitiese exportar las cosas prohibidas por leyes y pragmáticas.

En 15 de Mayo se aprobó el memorial que había de elevarse á S. C. R. Magestad y se acordó por la mayor parte. Protestó el de Toledo *conforme lo tiene votado, y de como lo suplica lo pide por testimonio.* El día 23 dieron cuenta á las Cortes los Comisarios de la navegación, de haber ido al Escorial á entregarlo al Rey, y *que había recibido el recado con mucho contento.*

Respecto del voto negativo de Toledo no aparece en los tomos de las Cortes de Madrid relativos al bienio de 1583-85 más fundamento sino su solicitud «para que no se ponga estanco ninguno en las mercadurías así de Reinos extraños como de Portugal» pretensión contraria á las restricciones reclamadas por la ciudad de Sevilla, de modo que Toledo optaba por el libre tráfico del Tajo.

El proyecto de canalización contó con los mencionados 100.000 ducados más el rédito de un juro de 450.000 maravedises de principal impuesto en 1585, y por Real cédula dada en el Escorial en Agosto de 1593 se señalaron á la empresa siete mil ducados destinados á la construcción de ciertos canales y para hacer reparos que facilitasen la navegación. (1)

Se redactó cuatro años después el Reglamento fijando las instrucciones para el despacho de las guías, las certificaciones de entrada y salida de mercancías y otras formalidades y «llegó á estar tan corriente la navegación, que, las estofas trabajadas en Toledo y en Talavera de la Reina y otros géneros y comestibles que iban por agua de estos pueblos á Portugal, se vendían allí con estimación; y los géneros del Norte que por mar entraban en Lisboa tenían pronto despacho llevados por el río, en Toledo, Aranjuez, Madrid y otros pueblos de Castilla.» Para alcanzar estos resultados, no se vaciló en ordenar á los Corregidores de

(1) *Memorias Políticas y Económicas* por D. Eugenio Larraga. Tomo VI. Ríos de la provincia de Toledo.

Toledo y Alcántara el derribo de varias presas y molinos que entorpecían el tráfico, pero no debió quedar expedita durante muchos años la navegación por el Tajo, que desapareció en el reinado inmediato, sin duda, por no ser ya indispensable para el dominio de Portugal apaciguado á la sazón.

Ocupóse el Consejo de Castilla en el proyecto de mejora de otros ríos, expidiendo al efecto en 1584 una Real provisión dirigida al Asistente de Sevilla y al Corregidor de Córdoba para que prestasen favor y ayuda al referido Antonelly en el estudio del Guadalquivir, con objeto de hacerlo navegable entre Córdoba y Sevilla. A este mismo propósito se encaminó el *Razonamiento* de Fernán Pérez de Oliva, Rector de Salamanca, impreso en 1585, pero escrito con bastante anterioridad, puesto que falleció cuando se le acababa de nombrar Preceptor de Felipe II. Había hecho extensos estudios, no sólo en las Universidades españolas, sino en las de Roma y París, á la manera de los sabios Lebrija, Vives, Victoria y Agustín, alcanzando como fruto de sus largos viajes un caudal de erudición que resalta en su trabajo.

Ensalzaba el buen emplazamiento de varias ciudades europeas en las márgenes de los ríos navegables; las ventajas que del comercio fluvial y de los canales se obtenían en Italia, Francia y Flandes. «Do las barcas que usan de suelos llanos caben más de 200 carros y pasan sobre menos de una braza de agua,» y al abogar por la habilitación del trozo del Guadalquivir de Sevilla á Córdoba para atraer á esta ciudad á los mercaderes, decía: «darán exemplo y codicia de algún exercicio á los muchos ociosos y si materia alcanzasen de emplear sus trabajos con esperanza de galardón, quedaría esta tierra muy limpia de vicios y corrompimientos.» Felipe II consultó el proyecto, que se encontró practicable y aun mandó ejecutarlo una vez concluído el del Tajo, pero no se llevó á la práctica.

Ocurrió lo propio con el estudio de canal para unir

el Guadalquivir y el Guadiana, obra que se presupuso en 400.000 ducados, y el de enlace entre los ríos Urola y Urumea de Guipúzcoa á fin de establecer la navegación entre San Sebastián y Tolosa, cuyas obras se evaluaron por cuatro peritos en la reducida suma de 12.000 ducados, según el informe emitido por el Licenciado Gómez de la Puerta. [1]



[1] Camino. *Historia de San Sebastián*, segunda parte. Montañas.

CAPÍTULO II

Obras de caminos y de puertos

I. Peticiones á las Cortes sobre puentes y caminos.—Escasez de leyes concernientes á obras públicas.—Sistema de repartimientos para costear los puentes.—Quejas de las Cortes contra los abusos en la percepción de aquellos tributos.

II. Puentes construídos ó reparados.—Procedimiento administrativo seguido en el de Córdoba. - Escasas facultades concedidas por el Consejo de Castilla á los Corregidores. —Reparación del puente de Zaragoza.—Consulta necesaria para reconstruir la historia de nuestros medios de transporte.

III. Diferencia en el régimen de las obras públicas entre las comarcas aforadas y las provincias de Castilla.—El Señorío de Vizcaya solicita permiso del Emperador para la apertura de un camino carretil de Bilbao á Castilla.—Real cédula diligencias.—Se ordena la suspensión de las obras.

IV. Apertura de varias calzadas por las corporaciones de Vizcaya.—Autoridad de las Juntas del Señorío y de Guipúzcoa sobre los pueblos en el ramo de caminos.—Fracaso de los proyectos de vias de comunicación de San Sebastián á Pamplona.

V. Decadencia del comercio de Barcelona en la XVI.ª centuria.—Irrupciones de los piratas berberiscos en las costas españolas—Prolongación del *Moll de Santa Creu* de Barcelona.—Puerto de Cartagena.—Obras en Málaga, Gibraltar, Cádiz, Sevilla, Mahón y Ceuta.

VI. El cay de barra de Portugalete.—Recursos para los trabajos.—Muelles de San Sebastián, Bermeo y Guetaria.—Costéanse las obras por las corporaciones locales mediante la concesión de arbitrios, pero sin auxilio de la Real Hacienda.—Ingenieros hidráulicos extranjeros.—Escuela fundada en Madrid.—Obras del puerto de Bayona.

I

Aquel celo desplegado por los Reyes Católicos á fin de impulsar la construcción y las reparaciones de los caminos «para que se pudiese tratar y ennoblecer y hubiese más trato» se eclipsó bastante á pesar de las magnificencias del Imperio de Carlos I y de los ministros extranjeros que debían hallarse familiarizados con el mayor desarrollo de los medios de comunicación en Flandes y Alemania.

Los procuradores llamaban la atención del Monarca en las Cortes de Madrid de 1534 suplicando se ordenara «como se hiciesen las puentes y se aderezasen los caminos y cal-

zadas de que hay muy gran falta en estos reinos.» [1] En las de Valladolid de 1537 [2] y en las celebradas durante el reinado de Felipe II en 1558 se reclamó de nuevo, y si se abrieron algunos caminos en las abruptas estribaciones de las cordilleras, se debió según se verá después á apremiantes necesidades de la conducción de trenes de artillería para las conquistas y guerras sostenidas por los dos Austrias que reinaron durante el siglo XVI.

Las leyes de carácter general para organizar ó mejorar el ramo de caminos fueron de poca importancia. No aparece en la *Novísima Recopilación* ninguna providencia del Emperador, y las dos dictadas por su hijo revisten un carácter muy secundario: se ordenó en el año 1587 que en todas las Reales cédulas se entendiesen las leguas como vulgares ó comunes y no de las llamadas legales [3] y la segunda ley promulgada en las mismas Cortes reunidas en Madrid de 1586 al 90 dispuso la colocación de pilares en los puertos de las cordilleras á fin de señalar los caminos en tiempo de nevadas para evitar peligros á los caminantes. [4]

La necesidad más perentoria de comunicación entre los pueblos ha consistido siempre en levantar puentes, porque no hay dificultad para transitar á caballo por malos caminos, mientras los vados de los ríos algo caudalosos ofrecen graves peligros. No es por lo tanto extraño que hallándose á la sazón España en situación culminante, determinasen las exigencias del tráfico á las corporaciones y aun á los particulares á edificar no pocas obras de esta clase.

Examinando las *Actas de las Cortes de Castilla* se encuentran repetidas quejas respecto de los repartimientos que se echaban á los pueblos para costear los puentes, como puede juzgarse por la Petición XXIX de las cele-

(1) Petición 105.
(2) Petición 36.
(3) *Novísima Recopilación*. Libro VII. Ley III.
(4) *Novísima Recopilación*.

bradas en Madrid en el bienio de 1586 á 1588 inserta en el tomo IX de los publicados por acuerdo del *Congreso de los Diputados.* (1)

En las Cortes de Madrid de 1588-90 volvieron á ocuparse del asunto, acordándose el nombramiento de Comisarios para gestionar cerca del Consejo de Castilla á fin de que se corrigiesen aquellos abusos. En las celebradas también en la Corte, de 1592 al 96, elevó el Reino á Felipe II un nuevo Memorial con el mismo objeto denunciando iguales faltas, y se consignaba que las personas interesadas en el manejo de los caudales amañaban las informaciones y *hurtaban por mitad* el producto de los repartos. *De trecientas puentes que se hazen por repartimiento ahora hay una acavada* y es que las obras se llevan lo más despacio posible *para que dure la grangería.* Las construcciones se desplomaban por los malos materiales en ellas empleados originando estos fracasos nuevos repartimientos.

(1) De algunos años á esta parte se ha introducido en estos Reynos el hazer repartimientos generales para puentes, en todos los lugares de quinze y veinte leguas, y mas á la redonda, lo cual se haze tan a menudo, y para tantas partes, que casi viene á ser una continua contribución muy dañosa, y perjudicial á todos, y las mas vezes impertinente, porque como se gasta á costa agena, donde basta un fácil reparo, quieren edificar de nuevo, ó donde no hay agua ó jamás huvo puente, ni en manera alguna es menester, la hazen muy sumptuosa todos, porque las personas que cerca dello vienen al Consejo se hazen con personas interesadas, y con los mismos canteros que quieren hazer la obra, y sin que los de la comarca (de cuyo perjuicio se trata, por haver de ser á su costa) lo sepan. Y porque esto es cosa muy digna de remedio, suplicamos á vuestra Magestad mande que no se permitan los dichos repartimientos, sino que con mucha consideracion, y para puentes, y obras dellas muy necesarias; y que quando se diese provision de diligencias para este efecto, se mande que para todo ello el lugar, ó quien lo pidiere á su costa, sin que después por ello se reparta algo á los demas pueblos, cite primero á las cabezas de los partidos que han de contribuir, para que quando fuese justo puedan contradezir el repartimiento, y sean oydos de su justicia porque con esto se hará siempre que sea necesario, y quando se pidiere sin ocasion, no se permitirá.

Y porque el dinero que se saca para las dichas puentes se deposita, y despues por aprovecharse dél, los que en esto se hazen interesados, son causa de que las obras se dilaten, y casi nunca se acaven, de que resulta perderse lo contribuido, y no se conseguir el fruto del edificio, por mas necesario que sea. Suplicamos á vuestra Magestad mande que se cometa y encargue á los corregidores, ó governadores de cuya jurisdiccion fuere la parte y lugar donde se edificase, ó á los que fueren mas cercanos, tomen en cada un año la quenta del dinero depositado, y de lo que se hiziere, ó tocare en qualquier manera á las dichas puentes y sus obras, y envien razon de todo al Consejo, y hagan como se edifiquen, y acaven con toda brevedad, para que de ninguna manera se dé lugar á semejantes dilaciones, é ilicitos aprovechamientos de los tales depósitos.

Para evitar tales escándalos pedían las Cortes que se enviasen jueces á los lugares de las obras y el Rey decretó ordenando al Consejo tuviese en ello *el cuidado necesario.* Hay al parecer exageración en la crítica, pero de todos modos, demuestran tan insistentes quejas los grandes defectos de la administración y del régimen de las obras públicas durante el siglo de oro, confirmando á menudo la historia cuan errónea es la creencia de los apologistas de los tiempos de antaño, en los que á poco que se escarbe, se encuentran á cada paso las huellas de escasa moralidad en el manejo de los intereses públicos.

II

En tiempo del Emperador se edificaron ó terminaron en la provincia de Jaén los puentes del Obispo y de Mazuecos sobre el Guadalquivir y el de Marmolejo; en Valencia, el de Serranos sobre el Turia; en Cáceres el de Trujillo en el Terte; y el de Gatulco en Cuenca, el de San Pablo sobre el Huescar para dar paso á un convento; el del Duero de 12 ojos construído por Pedro Rasinas y el de Benamejí sobre el Genil en la provincia de Córdoba. Durante el reinado de Felipe II se levantó el del Guadalimar en Jaén; el de Zuazo en el canal de la isla de León; en Logroño los de Santiago, San Andrés, y el de Arenzana y otros sobre el Najerilla; en Valencia el del río Palancia entre Jerica y Segorbe y los del Mar y el Real; en Palencia el de Saldaña y otro puente sobre el Carrión; en el Pisuerga uno próximo á Cabezón; el de Galapagar sobre el Guadarrama y los de Segovia y la Priora en Madrid; en Extremadura los de Almaraz, las Palmas y el magnífico de Badajoz sobre el Guadiana; en Teruel el del Cubo (1) y otros más que todavía aparecerían en una prolija consulta de las historias locales, de todas las regiones de la Península.

1 Este inventario está formado con los datos de la Memoria de D. Pedro C. Espinosa, supliendo las omisiones con la obra de Llaguno y Cean Bermúdez, el Atlas de D. José Elías y otras fuentes.

Respecto de la organización de las obras públicas enseña el análisis de las precedentes, que se costeaban por los prelados, los monasterios, algunos magnates ó los concejos municipales, y la dirección facultativa se hallaba encomendada á maestros, generalmente españoles, que adquirían, sin duda, bastante práctica en los grandiosos edificios religiosos levantados en aquella época.

El procedimiento administrativo aparece en sus detalles en el estudio de las reparaciones del puente de Córdoba, expuesto en la minuciosa Memoria anteriormente citada de D. Luis Sáinz. En 1518 estaba cortado el paso para carretas, y, en el inmediato, recordaba el Alcalde Mayor al Cabildo que, según dictamen de zambullidores y alarifes, *se quiere caer el arco* siendo preciso proceder á su reparo. Las composturas debieron ser bastante ligeras por hallarse agobiados los municipios con donativos para la guerra de las Comunidades y las extranjeras. En 1532 se hizo un detenido reconocimiento con un *guisque* de cinco varas y un nadador acostumbrado *á catar las puentes* y acordó el Cabildo proceder á la obra de los dos arcos resentidos, examinando el proyecto el Juez de residencia, doctor del Barco, por orden del Real Consejo.

Los apuros del Ayuntamiento «debieron sugerir la idea de pedir auxilio á la Corona *que nunca se lo prestó* de sus propios recursos,» y por Real provisión dictada en Madrid á 25 de Abril de 1535 se dispuso que «vos damos licencia y facultad para que por esta vez podais hacer por sisa ó repartimiento como á vos y otros bien vistos fuese, hasta en cantidad de 2.000 ducados y no mas, por los reparos de la dicha puente.... é que no se gasten en otra cosa alguna sino en el reparo, é que los pongais y depositeis en una persona vecina de esa Ciudad.» No bastó aquella suma, según la relación enviada ante el Consejo de Carlos I y se amplió la autorización hasta la suma de 4.000 ducados. Durante el siglo XVI se hicieron otras reparaciones, sujetas siempre al mismo expedienteo y fiscalización, y la mala

calidad de los materiales empleados obligó en 1545 á los Caballeros 24 «á asistir por rueda á la obra de día y noche.»

Se debe advertir que las asambleas municipales constituídas, en general, durante la Edad Media, por igual número de hidalgos y regidores del estado llano; cambiaron de carácter desde que los cargos concejiles se vendían por la Corona, adquiriendo determinadas familias el derecho de manejar los intereses comunales, aunque bajo la vigilancia de los jurados, síndicos y procuradores de elección popular. (1) Presidía las sesiones el Corregidor como representante del Rey, pero sus atribuciones eran limitadas, siendo indispensable la consulta al Consejo de Castilla para emprender toda clase de obras públicas costeadas por los municipios. Aquel funcionario decretaba la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, cuando el valor de los inmuebles no excedía de 150 ducados, exigiéndose la aprobación del Gobierno si el importe pasaba de esta suma, lo cual da idea del espíritu centralizador de la época, que, por otra parte, no respondía en este caso á la defensa del derecho de propiedad, por no hallarse obligados los ayuntamientos al pago previo de los bienes expropiados, si el tesoro municipal carecía de fondos disponibles.

Resentíase el ramo de obras públicas de una ingerencia excesiva del Poder que, lejos de evitar la malversación de fondos acusada por las quejas de los Procuradores, probablemente contribuía á fomentarla; por otra parte, redujo á las provincias de Castilla á entidades administrativas desprovistas de autonomía, á pesar de haber gozado de vida propia anterior al establecimiento del Gobierno central, según observó Colmeiro, sosteniendo que el provincialismo forma uno de los rasgos más profundos de nuestro carácter nacional. (2)

El puente de piedra de Zaragoza, «que era el más señalado y sumptuoso edificio de estos Reynos, estando para

(1) Bovadilla. *Política para Corregidores*, libro III, cap. VII.

(2) *Derecho administrativo español*, 4.ª edición, pág. 210.

acabarse, y teniendo muy bastamente reforzados los bastimentos de las cimbrias, cayó súbitamente y murieron cinco personas: y otros muchos fueron heridos: y deste caso uvo gran turbacion en el pueblo atribuyendolo á muy peligroso y publico daño.» ([1])

Es probable que se reconstruyese en los años siguientes, pero debió sufrir nuevas averías, á juzgar por la monografía ya citada del Sr. Herranz, puesto que en 1588 se encomendó el *Reparo de los quchillos*—ó sean las pilas—*á Joan Ingles Architecto.* Estaban socavados los cimientos, y se procedió á ejecutar un zampeado de madera bien estacado y relleno de arcilla apisonada recubierta de grandes piezas de piedra labrada, asentadas por sus lechos, sujetas con barras de hierro y emplomadas; también estaban deteriorados los arcos, y se decidió componerlos empezando por hacer «un buen apuntalamiento y asentar Artistamente los andamios con la horden de cindrias enmaderadas e hir desmarchando y deshaciendo poco á poco, quitando dos piedras y asentando una y desa manera se prosigua hasta dar fin en todo el Reparo.»

Cuanto antecede demuestra que no se prestaba gran atención durante el siglo XVI á la apertura y entretenimiento de los caminos, y como los datos de carácter oficial relativos á las sesiones de las Cortes, legislación del ramo y obras públicas construídas son insuficientes para trazar el cuadro de nuestra red de comunicaciones terrestres con la vida y colorido propio del tiempo viejo, es preciso acudir á otras fuentes para reunir las notas dispersas. En efecto, la resurrección del pasado exige en esta materia, según se ha indicado en la introducción, investigaciones prolijas; realizadas en los itinerarios de los viajeros extranjeros, en las jornadas y comitivas de los reyes y príncipes y en las fiestas y regocijos públicos tan frecuentes en aquellos tiempos. Las ferias, las historias locales, el servicio de postas, las leyes suntuarias, el arrastre de pesados materiales para

([1]) Zurita. *Anales de Aragón*, tomo III.

nuestros grandiosos monasterios y catedrales; el transporte de trenes de artillería y los repertorios de caminos y las novelas más famosas, el Teatro español, y los libros de los escritores políticos y económicos contienen aunque muy diseminados los materiales que enlazados con la argamasa de la sana crítica pueden hacer resurgir de la obscuridad no pocos rayos de luz para la reconstitución de nuestros medios de transporte.

III

Había en las provincias vascongadas mejor régimen administrativo que en Castilla para impulsar las obras públicas, porque aquellas, así como otras regiones aforadas atendían con sus Cortes, Juntas ó Diputaciones más directa y eficazmente que los delegados regios á la apertura y conservación de los caminos. Estribaba la diferencia esencial en la mayor absorción de todas las iniciativas y facultades por el Poder central en las regiones castellanas, en donde habían desaparecido todo linaje de vínculos entre los pueblos formados antiguamente por las Ligas y Hermandades, quedando reemplazados exclusivamente por la autoridad de los corregidores, muy poco eficaz al objeto desde el momento en que no costeaba la Real Hacienda las vías de comunicación, de modo que carecían á la vez de las ventajas del sistema autonómico y del centralizador.

En Vizcaya, Guipúzcoa y Alava pagaban también los pueblos las obras de caminos, pero las Juntas constituídas por sus procuradores, ó el Regimiento general como poder ejecutivo que obraba como delegación de las asambleas populares, se encargaban de aunar las voluntades, de dirigir á los concejos y de preparar tales mejoras apelando á medidas coercitivas cuando era preciso vencer oposiciones ó corregir punibles negligencias.

Respecto de Vizcaya los documentos que hemos consultado en los archivos de Guernica, del Consulado de Bilbao y de los ayuntamientos de las villas, nos han proporcionado

los materiales necesarios para trazar la *Monografía* detallada de sus caminos, así es que sólo se consigna en esta obra un extracto de lo más fundamental, ampliándolo con diversas noticias concernientes á lo actuado en Guipúzcoa.

Gracias al régimen foral de estas comarcas, podían obrar con relativo desembarazo sus corporaciones, pero era durante la Casa de Austria bastante absorbente el Poder Real para llamar con frecuencia á la resolución del Consejo de Castilla los expedientes relacionados con los arbitrios y repartimientos entre los pueblos.

El acrecentamiento del vecindario y del tráfico mercantil de Bilbao indujo al Señorío á solicitar del Emperador la autorización para abrir un camino carretil que atravesando el territorio de Vizcaya, Alava y Burgos se dirigiese por la Peña de Orduña á Castilla. En su consecuencia se expidió la Real cédula de diligencias (1) custodiada en el Consulado. —Tomo I, folio 115, número 4 de sus índices.—

(1) D. Carlos por la Divina Clemencia, Emperador Semper Augusto, Rey de Alemania; Doña Juana su madre y el mismo Don Carlos por la gracia de Dios Reyes de Castilla, de León, etc. Bien sabeis que siéndonos fecha relacion que para remediar la careza del hierro que era necesario que se hiziesse camino de carros hasta el puerto de la villa de Portugalete: y que el dicho camino le avian visto maestros y dado su parecer, que dezian que se puede hacer bueno y perpetuo y sin passar Rios y por donde ay mas Herrerias de hierro y azero; de los quales en retorno de los mantenimientos y vinos que de estos Reynos se llevaren, podrán traer mas de 28.000 quintales de hierro y 6.000 de azero, los quales diz que se labran en el camino que está traçado á la dicha villa de Portugalete de donde salen mas de 500.000 quintales de vena para Vizcaya y Guip.ª y Galicia: en cuyo retorno se traerá al dicho puerto mucho hierro y pescado: Y que el dicho camino se podrá hazer con 8.000 ducados desde Losa á Portugalete que diz son diez leguas de Montaña *hasta donde andan carros* de Burgos y Castilla. Por vna nuestra càrta vos mandamos que oviessedes informacion y llamando Oficiales y personas expertas sobre juramento os informassedes y supiessedes si para la perpetuidad de dicho camino convenia que se hiziese por la parte de Ochoa de Salaçar..... Lo qual todo visto en el nuestro Consejo fué acordado que debiamos mandar y mandamos que el dicho camino se haga para que puedan pasar las dichas carretas allanando la peña de Orduña hasta Vergança y Vilbao y se allane otro camino de carretas á Portugalete. Y llamadas y oidas las partes á quien toca, ayais informacion de seis testigos de cada vna de las dichas partes y tomando con vos Maestros y Canteros lo veais todo y pongais en precio y pregones la obra de los dichos caminos y recibais las posturas y la informacion de donde se pagará lo que costara cada vno de los dichos caminos, y que pueblos y personas particulares reciben aprovechamiento é si será bien que se eche por sisa ó repartimiento ó que paguen algun portazgo los que passaren algunas mercaderias ó que de otra parte que sea con menos daño y perjuicio y de todo lo demás que os pareciera que sobre ello debamos ser informados. Y la dicha informacion avida y la verdad sabida escrita en limpio firmada de vuestro nombre y signada del Escrivano ante quien passare, cerrada y sellada en manera que haga fee, juntamente con vuestro parecer lo embiad todo al nuestro Consejo para que en él se vea y provea lo que sea justicia. Y los vnos ni los otros no fagais ni fagan endeal por alguna manera pena de la nuestra merced y de 10.000 maravedis para nuestra Camara. Dada en la Villa de Madrid á 17 dias del mes de Mayo de 1553 años.

Del examen de tan curioso documento se deduce, en primer término, la centralización entonces dominante y aun la meticulosidad exagerada del Consejo de Castilla; la importancia del tráfico de hierro y acero hacia el interior, graduado en 34.000 quintales preparados en las ferrerías instaladas en el proyectado camino, y en 500.000 quintales la vena ó mineral que se enviaba por mar á los puertos del litoral, y también se aclara que transitaban los carros en Castilla con dirección al puerto de Bilbao, faltando diez leguas en terreno montañoso para evitar los arrastres con recuas.

Parece que tan pujante iniciativa del Señorío de Vizcaya debiera encontrar solícito apoyo en el Gobierno para la pronta apertura del camino carretil, tan necesario al comercio del puerto más frecuentado á la sazón en la costa Cantábrica; pero por efecto de las rivalidades tan acentuadas en aquella época, suscitaron una oposición muy viva las provincias limítrofes de Alava y Guipúzcoa y el Reino de Navarra, «la primera deshaciendo á fuerza de armas cuanto se trabajaba, llegando á tal extremo que fué preciso colocar gente armada para impedirlo, y las otras dos promoviendo pleitos, de cuyas resultas mandó Carlos I suspender las obras del camino.» [1] Esta medida tan poco acertada, y otras análogas dictadas posteriormente retrasaron durante dos siglos la apertura de una buena carretera por la peña de Orduña, pero velando las Corporaciones locales por la mejora de sus caminos dentro de la jurisdicción del Señorío, se ocuparon con gran solicitud del asunto, con menores obstáculos de los que encontraron en los territorios de Alava y de Burgos.

IV

Las Juntas reunidas en Guernica trataron en repetidas ocasiones de las obras de reparación, y habiéndose suscita-

(1) *Historia general de Vizcaya*, por D. J. R. de Iturriza, cap. LVII.

do en 1576 algunas divergencias acerca del repartimiento de los gastos, recayó Real provisión encargando al Corregidor resolviese «previa una visita ocular á todos los caminos reales.» [1] En 1586 se acordó la construcción de los de enlace entre Vizcaya y Alava por Urquiola y por Arratia, obteniéndose á pedimento del Señorío la Real cédula para la ejecución de las obras y del repartimiento necesario. [2]

Las villas se hallaban segregadas de la representación del Congreso vizcaíno y solían celebrar entre ellas conciertos encaminados al mismo objeto. Las de Bilbao y Valmaseda otorgaron en 4 de Julio de 1588 una escritura «sobre el reparo y composición de caminos y calzadas desde la primera hasta el puente de las Ollas, á costa de ambas Comunidades y de los Concejos de Güeñes y Zalla, bajo las condiciones que comprende dicho instrumento.» [3] Consta también que el Consulado de Bilbao compró en 1597 diferentes trozos de terreno en la anteiglesia de Arrancudiaga para *camino carretil* y paso de caballerías con lanas y otros efectos, y dispuso «la composición para tránsito de la carretera que viene desde el valle de Orozco hasta la entrada de la calle de Miravalles.» [4] Quiere decir que la sección infranqueable para el paso de carros se reducía á ambas faldas de la sierra de Orduña.

Recordemos que por Real cédula dictada en el año 1500 se dispuso que los mandamientos de las Juntas de Guipúzcoa para hacer los caminos públicos y puentes debían ejecutarse sin embargo de apelación; pero como debieron suscitarse otros litigios de la misma índole, recayó en 1552 la Real provisión mandando al Corregidor el cumplimiento de aquella. A fin de vencer esta clase de resistencias pidió la provincia y obtuvo en 1528 otra Real cédula para que el Corregidor hiciese reparar los caminos á

(1) *El Gobierno y Régimen Foral del Señorío de Vizcaya*, por D. Fidel de Sagarmínaga, tomo I, cap. II.

(2) Id. íd., tomo I. cap. V.

(3) Archivo del Consulado de Bilbao. Indices, tomo II, folio 7, número 6.

(4) Archivo del Consulado de Bilbao. Indices, tomo III, folio 67, número 3.

costa de los respectivos pueblos en el término de tres años.» (1)

En 1532 dispuso el Monarca que «con los quince mil maravedís situados anualmente por Guipúzcoa sobre las penas de Cámara, se adrecen y reparen las calzadas cobrándose los dichos maravedís antes y primero que se paguen otras cualquier libranzas.» (2)

Para hacer más directa la intervención de la provincia en la reparación de los puentes y caminos designaba comisionados; así se hizo en 1552 con motivo de la llegada de Felipe II y en 1564 y 66 para vigilar las reparaciones de de los caminos de Vergara, Azcoitia, Zumárraga etc. Instruyóse en este último año el expediente relativo á los acuerdos tomados por las Juntas «señalando el número de calzadas y caminos que cada pueblo debía ejecutar» lo cual demuestra la autoridad de la Asamblea foral guipuzcoana.

En 1574 se ordenó por Real provisión «que los concejos y personas singulares reparasen los caminos siempre que les ordenase el Corregidor á una con la Junta de la provincia, sin interponer apelación ni súplica» y con posterioridad reconoció aquella autoridad el camino de San Adrián á consecuencia del recurso interpuesto por la villa de Cegama contra un acuerdo de la Junta general.

Se intentó en 1579 la apertura del camino de Andoaín á Navarra pasando por Berástegui y el alto de Belauriate emprendiéndose las obras en 1598 adoptando otro trazado para unir á San Sebastián con Pamplona por el valle del Urumea y Goizueta por el que abogaban los comerciantes de Aragón y Navarra. Bastó sin embargo para el fracaso de ambos proyectos la oposición de Tolosa, fundada en el privilegio que le habían concedido Sancho IV y otros monarcas del paso obligatorio por aquella villa de toda clase de géneros en el tráfico entre Guipúzcoa y el Reino vecino.

(1) Indice del Archivo de Guipúzcoa. Negociado 7.º. Caminos vecinales y ramales.
(2) Nueva recopilación de los Fueros. Tolosa año 1696.

[1] Con aquel funesto régimen de monopolios se ahogaban los planes más beneficiosos y sucumbían á menudo las fecundas iniciativas encaminadas al progreso del país vascongado, á pesar del celo de sus Diputaciones.

De esta suerte se hacía á veces ineficaz la autoridad omnímoda reconocida en el título XXIII de los Fueros de aquella Provincia á la Junta y Procuradores para ordenar á los concejos, villas y lugares la reparación *ó construcción* de puentes y calzadas en sus respectivos términos jurisdiccionales en los plazos que al efecto se les señalasen.

V

La ciudad de Barcelona y el Principado catalán sufrieron un gran quebranto durante el siglo XVI. Su activo comercio con Italia y las regiones de Oriente, y la adelantada industria de las postrimerías de la Edad Media, decaían rápidamente con el bloqueo del Mediterráneo por turcos y corsarios, el traslado del cetro comercial á los puertos del Océano Atlántico y la postergación de aragoneses y catalanes en el tráfico de América. A estas causas principales se unieron algunas otras derivadas de las novedades introducidas por los Reyes Católicos, como los embargos realizados en el Banco de Barcelona y en las naves fondeadas en el puerto al implantarse la nueva Inquisición, que ocasionaron la huída de personas acaudaladas; las funestas leyes suntuarias tan nocivas para una población rica y adelantada, y la imposibilidad de sustituir á la navegación marítima por transportes terrestres más caros y gravados además con las aduanas interiores.

La postración del tráfico del puerto se comprueba con los siguientes datos consignados en un discurso del señor Soldevila: [2] «Recorred las cuentas de las naves llegadas en los siglos XV y XVI y os saltará á la vista un parangón

[1] Camino. *Historia de San Sebastián*, parte segunda. Montañas.
[2] *Congreso Nacional mercantil de Barcelona en 1892.*

que no deja lugar á duda. En el año 1497 arribaron á nuestro puerto 131 naves de más de mil quintales de porte y en 1547 fueron solamente siete las de igual cabida.» Capmany atribuye la causa principal de la ruina á los piratas que infestaron aquellas costas durante los siglos XVI y XVII. En 1527 se vieron invadidas las playas de la ciudad por los moros que traían 14 fustas armadas y por segunda vez atacaron con 8. En 1549 recorrió el litoral una escuadra turca de 22 velas, y fueron tan frecuentes las incursiones y desembarcos de los corsarios que para castigarles se apeló á erigir fuertes y atalayas, anunciando por medio de señales la aproximación de los infieles. (1)

Bien sea que no se esforzase Felipe II en poner á sus súbditos al abrigo de las incursiones de los berberiscos—según afirma Weis—ó que la empresa fuera difícil por las muchas guerras que sostenía y la lucha á muerte entre españoles y musulmanes—mientras se hallaban éstos en buena armonía y amistad con los franceses—el comercio del litoral de Barcelona á Málaga «quedó en completo abandono, arrebatando los extranjeros á los nacionales sus beneficios por estar mejor defendidos; los pescadores no se aventuraban á alejarse de la costa y los más castigados por los piratas eran los catalanes.» (2)

El Embajador veneciano Micer Andrés Navajero visitó á Barcelona en 1524. Encontró «hermosísima la ciudad, de muchos jardines y cómodas casas de piedras, muy bien situada á la orilla del mar, pero carece de puerto» de donde se deduce que se había hecho aun muy poco en aquellas obras, por efecto sin duda de la gran paralización del comercio refljada, como es natural, en el escaso progreso de los trabajos marítimos.

Al emprender en 1551 el segundo recinto fortificado de la plaza se edificó la muralla y la puerta del mar y en Junio

(1) *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, tomo III, parte 2.ª, cap. VI.

(2) Weis. Tomo II. Capítulo III.

de 1590 se inauguró por tercera vez con no poco aparato la prolongación del *Moll de Santa Creu* colocando la primera piedra el Conceller de mayor categoría. (1)

Desde la más remota antigüedad se tuvo por excelente el puerto natural de Cartagena, según lo demuestran las reseñas geográficas de la dominación romana, pero de los datos publicados recientemente se deduce, que por ser pequeño é insignificante el muelle antiguo acordó el Ayuntamiento, en cabildo celebrado el año 1581 pedir á Felipe II una galera vieja para poder construir con ella un muelle en la playa de San Leandro. (2) En 1585 acudió de nuevo el Concejo á S. M., manifestándole que costando la obra 12.000 ducados deseaba le ayudase con 6.000 ó lo que fuera su voluntad, y no debió conseguir esta subvención, cuando en el año siguiente representó de nuevo pidiendo licencia con objeto de imponer «derechos á los bastimentos ordinarios con cargamento á este puerto, á fin de sacar hasta 6.000 ducados que le faltan para la continuación del muelle nuevo» que se remató en 12.500.

El tráfico de exportación de lanas y de otros artículos y el gran número de carros y chirriones que acudían al nuevo muelle de San Leandro, demostraron bien pronto su insuficiencia, puesto que el Ayuntamiento acordó en 1596 construir otro en la Marina en sitio «bastante hondable para que lleguen las barcas.»

Felipe II ordenó por Real cédula expedida en Aranjuez el 8 de Marzo de 1587 la construcción del muelle viejo de Málaga. Se colocó la primera piedra el 1.º de Enero del año inmediato, dirigiendo las obras el Ingeniero Facio Bursoto. (3)

Se construyó en el mismo reinado la aduana ó lonja de Sevilla con arreglo al proyecto de Juan de Herrera, cos-

(1) Rafo. *Proyecto para la mejora y ensanche del puerto de Barcelona*. Capitulo II.

(2) *Monografía del puerto de Cartagena* por D. Félix Martínez. *Revista de Obras públicas*, Serie VII Tomo I. Número 1.

(3) *Guía de Málaga y su Provincia*, por D. A Mercier y D. E. de la Cerda. Año 1866. Muelles.

teándola, según Real cédula de 1572, con un tercio por ciento de los fondos de la Avería cobrado «sobre todas las mercaderías que se cargaren y descargaren en esta ciudad y puerto de ella y sobre todos los dineros que se cambiaren para las ferias del Reino con excepción de lo que entrare por cuenta de la R. Hacienda y del oro y plata que venga de Indias.» (1)

Se trabajó también durante los reinados de los dos primeros Austrias en el cay y contra-cay de Gijón y en los puertos de Mahón, Ceuta, Gibraltar y Cádiz.

VI

Mientras el tráfico de Sevilla adquiría tan extraordinario vuelo que al mediar el siglo XVI había mercaderes muy acaudalados por las rápidas ganancias obtenidas con los géneros enviados en las flotas de América, íbase también desarrollando el comercio en las costas del mar Cantábrico, especialmente en la ría de Bilbao, en donde el Consulado ó Casa de Contratación, constituído en tiempo de los Reyes Católicos, empezaba á dar pruebas de su vitalidad y demostrar sus dotes administrativas.

Por Real Provisión otorgada en Madrid por D. Carlos I y su madre D.ª Juana en Mayo de 1533 se aprobó un arancel de derechos de importación y exportación «para el hedificio del muelle de Portugalete y otros reparos que en ella se hacen.» (2) Siete años después se sacó á remate la construcción «de 60 brazas de cay é muelle de la barra para el remedio de ella é de la ría é canal de esta noble villa de Bilbao, segun é con las condiciones que se hicieron é edificaron las primeras 120 brazas,» y en 1542 autorizaron «las sacras é católicas Magestades» la subasta de «un cay de

(1) Llaguno y Cean Bermúdez. Tomo II. Reales cédulas sobre las obras que trazó y dirigió Herrera.

(2) *Memoria de las obras de mejora de la ría de Bilbao* del año 1880-81, por D. Evaristo de Churruca.

piedra que fuera de largo de 350 brazas é de ancho de cinco en los cimientos y cuatro encima é de altor de cuatro brazas.» La suma de los trozos de muelle ya construídos y del contratado arrojan 604 brazas, equivalentes á la considerable longitud de 1.175 metros de espigones en ambas márgenes de la embocadura de la ría, que desafiaban el embate de las furiosas olas del mar Cantábrico, obras muy atrevidas, dados los procedimientos de que entonces disponía el arte de la construcción. Proyectáronse también otros trabajos cuya reseña puede consultarse en la mencionada Memoria del Sr. Churruca.

Ya se ha observado que no era siempre fácil conseguir del Real Consejo la autorización para cobrar impuestos sobre el tráfico de importación y exportación, siendo para ello necesario, en primer término, el acuerdo ó *Capitulado* entre los Consulados de Burgos y Bilbao. En el celebrado en 1535 se acordó que la Villa de Bilbao, ó sea su Concejo, contribuyera con la cuarta parte del valor de las obras, otra cuarta parte entre Portugalete y las anteiglesias confinantes con la ría, y el resto, ó sea la mitad, había de suplirse mediante una imposición general sobre los buques y mercaderías que entrasen y saliesen por la barra, pero estos gravámenes sólo se percibían con destino á determinadas obras y mientras duraba su ejecución.

En 9 de diciembre de 1541 se concedió Real licencia á la villa de Portugalete para echar por sisas ó repartimiento 300 ducados con destino á las obras del muelle y otros de su puerto. En 7 de Febrero de 1595 se facultó al Corregidor de Vizcaya para la imposición ó sisa de 2.000 ducados con objeto de terminar los trabajos de la barra de Portugalete. (1)

El muelle de San Sebastián se emprendió en tiempo de Carlos I, continuándose en el de su hijo. Era según el historiador Camino (2) «una obra verdaderamente magnífica

(1) *Colección de Cédulas, Cartas, Patentes etc. de las Provincias Vascongadas.* Tomo II.
(2) Camino *Historia de San Sebastián.* Capitulo XXI.

capaz de 70 navíos, batida siempre con incesante acción y reacción del mar, y con la violencia de sus resacas.» El Rey Felipe III que lo visitó en 1615 pidió dos años después á la ciudad las medidas «del grosor y altura del muelle con informe de su coste á fin de que sirviese de regla para la fábrica del que se iba á levantar en Gibraltar.»

Por Real provisión de 6 de Abril de 1536 dictada en San Sebastián por el Emperador se dió licencia á la villa de Guetaria «para poder llevar por tres años de las naos, frutas y mercaderías que vinieren á aquel puerto, los derechos expresados en un arancel que está incluso para un muelle que se ha gastado en él más de 15.000 ducados é se gastarán más de otros 6.000 para conservar y reparar cuando hobiere necesidad.»

El carácter general de estas obras públicas consistía en que su ejecución se hallaba encomendada á las Corporaciones locales bajo la vigilancia é inspección del Consejo de Castilla, de Aragón ó de Italia, tanto en el examen é información de cada proyecto, como en la autorización de los arbitrios destinados á costearlas. No se destinaban fondos del Tesoro á subvenciones ni á construirlas, como sucedía con las fortificaciones, Sitios reales y muchos edificios religiosos, pero se dejaba en cambio, la administración de las obras de puertos á los consulados y ayuntamientos, medida conveniente para estimular á los pueblos y despertar sus iniciativas y hábitos de buen gobierno, facultándoles al efecto para cobrar ciertos derechos al tráfico marítimo aunque bajo una vigilancia muy rigurosa.

Obsérvase que comunmente se hallaban encargados de la dirección de los trabajos hidráulicos importantes y aun de las fortificaciones de la Península y de América ingenieros extranjeros italianos y flamencos. Sólo de la familia de Antonelly hubo cinco arquitectos y debe advertirse que si Juan de Herrera dirigió, además de la grandiosa obra del Escorial, puentes y canales, había acompañado á Flandes al Príncipe Felipe cuando en 1548 fué á visitar á su padre

el Emperador y estudió en Bruselas tres cursos de ciencias exactas y de Arquitectura.

Algo se hizo para suplir tal deficiencia, fundando en Madrid una Academia á cuyo frente se puso Herrera. Se enseñaban los cuatros libros de Euclides, la Aritmética, la Trigonometría, la Hidráulica y principios de Fortificación ([1]) escuela que desapareció en el siglo siguiente arrollada en la corriente de tremenda postración del Reino.

Merecen también especial mención por su vecindad con la frontera española las obras ejecutadas en el siglo XVI para fijar la embocadura del veleidoso Adur, cuyo cauce, cerrado en más de una ocasión por la formidable barrera de las dunas, causó no pocos sustos á los comerciantes de Bayona. Viéronse privados casi totalmente de la hermosa vía marítima en tiempo de Enrique II, y apelaron á él en súplica de un pronto remedio, solicitud que fué bien acogida, encomendando al capitán Fayol las obras de desagüe por Cap Breton, cuyos gastos resultaron infructuosos.

Cuando Carlos IX visitó la ciudad—acompañado de la Reina madre Catalina de Médicis—celebró varias conferencias con los magistrados del Consejo municipal, los marinos é ingenieros, y encargó el proyecto de la nueva desembocadura al reputado arquitecto Luis de Foix á su regreso del Escorial. Excavado al efecto el canal en la dirección escogida, construyóse un sólido dique para cerrar el paso de las aguas hacia el Norte, muelle que el ímpetu de las corrientes se encargó de destruir por tres veces, originando terribles inundaciones. Por fortuna, cuando era mayor el desaliento, debido á tan repetidos fracasos, ocurrió en 1578 una tempestad furiosa traducida en lluvia torrencial que arrastró las masas de gravilla y arena, cegando el *Vieux boucau* para abrir el desagüe directo hacia el mar. El éxito más completo coronó esta vez los desvelos de Mr. Foix, si bien debe atribuirse quizás á aquel accidente

([1]) Cabrera *Historia de Felipe II*. Libro XI Capítulo XXIII y Llaguno y Cean Bermúdez en el tomo II, capítulo XXVIII hay pormenores de lo que fué aquella Academia.

fortuito, pero los contemporáneos debieron quedar satisfechos de su pericia, porque le recompensaron generosamente. [1]

El mismo arquitecto emprendió en 1584, reinando Enrique III, la construcción del magnífico faro de Cordouan, sobre una roca aislada en la desembocadura del Garona, que se terminó en 1610, obra que por sí sola revela un gran progreso en el concepto de las obras públicas del país vecino, cuyo régimen como servicio del Estado se perfeccionó por Enrique IV y su Ministro Sully, quienes reorganizaron en el año 1597 el ramo de navegación fluvial.



(1) *Bayonne Historique et Pittoresque*, par E Ducere, chapitre II. Les Rivieres.

CAPÍTULO III

Conducción de trenes de artillería. Viajes regios

I. Transporte de cañones desde San Sebastián á Tordesillas durante la guerra de las Comunidades. - Piezas de artillería en la batalla de Villalar.—Tren de batir llevado de Santander á Valladolid. —Viaje del Embajador Navajero.—Francisco I en Madrid. —Itinerario de los viajes del Emperador.—Coches y carrozas en el Prado de San Jerónimo.

II. Comitiva enviada por el Príncipe Felipe á la frontera de Portugal.—Peligro que corrió en su litera el Obispo de Cartagena —Lujoso séquito del Duque de Medina-Sidonia.—Recibimiento de la Infanta María.—Bodas y fiestas en Salamanca.

III. Viaje del Príncipe á la Coruña.—Expediciones á caballo en Inglaterra.—Tesoro llevado á la Torre de Londres.—Arreglo de los caminos para la venida de Isabel de Valois.—Jornada de Roncesvalles á Guadalajara.—Entrada de la Reina en Toledo.—Holgorio y regocijos.—Jura del Príncipe D. Carlos.

IV. Preparativos hechos en Burgos para el recibimiento de D.ª Ana de Austria.—Fiestas. —Celébranse los desposorios en Segovia.—Viaje á Madrid.—Arreglo del camino en las cercanías de la Corte.—Ceremonias del recibimiento.—Bautizo del Príncipe don Fernando.

V. Viajes en coche al Escorial.—De Madrid á Aranjuez.—Polvo y atolladeros del camino—Año de bodas, año de glorias.—Jornada de Felipe II á las Cortes de Tarazona realizada en coche.—Le llevan en silla de manos en su último viaje al Escorial.

I

El Condestable de Castilla trató de conducir á Tordesillas durante la guerra de las Comunidades la artillería que los Reyes Católicos habían montado en Fuenterrabía, porque los sublevados se apoderaron de las piezas de Medina del Campo. Embarcó los cañones para Bilbao, llevando por tierra las municiones con el objeto de reunir todo el tren en Vitoria y enviarlo desde allí á Burgos.

Avisado el Conde de Salvatierra por la Junta revolucionaria de Tordesillas, reunió en Alava mas de 10.000 hombres, apoderándose de las municiones que se transportaban por la vía terrestre, y el 4 de Marzo de 1521 acometió en el

Valle de Arratia al convoy de siete piezas gruesas de artillería que se dirigía desde Bilbao á Vitoria; «viéndose perdidos D. Sancho de Velasco y su gente las quitaron de los carretones y tomaron los aparejos y mulas y desampará-ronla; el Conde se apoderó de ella y por no tener aparejos para llevarla la hizo pedazos con los mazos de las herrerías.» [1]

En el mes de Abril inmediato se libró la batalla de Villalar, entre el Conde de Haro, General de las tropas imperiales, y el ejército de las Comunidades castellanas mandado por Pavía, jugando la artillería por ambos lados, lo cual no es en Castilla indicio de buenos caminos, porque siendo llano y consistente el terreno se presta para el paso de cañones á través de los campos, sobre todo, en tiempo seco y aun con lluvias reforzando los tiros.

Alarmado Carlos I por el levantamiento de las Comunidades de Castilla, á pesar de la rapidez con que se dominó, trajo de Flandes en 1522 un tren formidable de artillería. Según Sandoval seguían al Emperador al entrar en Valladolid procedentes de Santander: 28 falconetes, 18 cañones, 16 serpentinas, una bombarda, un trabuco *magnus draco* y varios tiros haciendo en junto 74 piezas. El trabuco lo arrastraban 34 pares de mulas, los tiros otras tantas, la bombarda por 30, las serpentinas por 22 pares, los cañones por 8 y los falconetes por 5 cada uno; de modo que el total de mulas era de 2.128 y de 1.074 el de carreteros para guiarlas.

Venían además los azadoneros para habilitar las malos pasos del camino, quedando en Santander más de 1.000 carros con pólvora y balas. La marcha del tren seguía el orden indicado, pero iba precedido por el guía montado en un caballo blanco que iba eligiendo el camino. Quiere decir, que gracias á las necesidades de la guerra se mejoró la calzada en las abruptas cumbres de la cordillera Pirenáica para dar paso al tren de artillería.

(1) Sandoval. Libro VIII.º Capítulo XXIII.

Micer Andrés de Navajero, Embajador de Venecia cerca del Emperador desembarcó en Julio de 1524 en Barcelona «Ciudad hermosísima que tiene muchos jardines, y casas buenas y cómodas construídas con piedra.» ([1]) Allí se proporcionó caballerías y provisiones para recorrer la España; visitando sus principales ciudades de las que da curiosas noticias, pero no hace mención de los carruajes que entonces empezaban á introducirse de nuevo por los flamencos.

Hablando de Burgos dice «es una buena ciudad en donde se cria poco vino y la cosecha de trigo es insuficiente, por lo que se trae *en carros* y en mulas, y por ser pueblo muy rico se venden muchas mercaderías que se llevan de todas partes y los mejores vinos de España.» En su viaje de regreso hacia Francia encontró entre Miranda y Vitoria dos leguas de montes y collados con malos pasos, y al atravesar las estribaciones de los Pirineos por el monte de San Adrián entre Salvatierra y Segura, halló un terreno muy áspero en la subida del puerto y «en la bajada muchas piedras y lodos, y donde han querido remediarlo han puesto maderos de través y de tal suerte, que hubiera sido mejor lo dejaran sin artificio alguno.» Y no debe extrañar el mal estado de la calzada, cuando ocurría lo propio en otros viajes de los siglos siguientes:

Francisco I entró prisionero en Madrid en 1525 montado á caballo, y cuando se agravó su enfermedad, recibió Carlos V la noticia en San Agustín y seguido de algunos magnates regresó también montado.

Es muy curioso el itinerario de todos los viajes y estancias del Emperador á partir desde el día de su nacimiento en Gante en 25 de Febrero de 1500 hasta el 21 de Septiembre de 1558 en que falleció en Yuste, reseña publicada recientemente por D. Manuel Foronda en el «Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid.» ([2])

Causa asombro la actividad extraordinaria de aquel

([1]) Viaje por España.
([2]) *Estancias y viajes de Carlos V.* Año 1895.

soberano, que prescindiendo de las molestias de unos viajes tan largos como incómodos, se hallaba en constante movimiento, sin que le arredrase nunca el rigor de las estaciones. Tan pronto estaba en Andalucía como en Bruselas, Munich, Luca, Milán ó Mahón. Uno de los viajes más rápidos fué el que hizo por Francia á Gante; salió de Madrid el día 11 de Noviembre de 1539, llegó el 18 á Medina del Campo, el 20 á Valladolid, el 22 á Burgos; allí descansó un día, el 24 fué á Vitoria y sucesivamente el 25, 26 y 27 á Tolosa, San Sebastián y Bayona, en donde le esperaban el Delfín de Francia, el Duque de Orleans y el Condestable Montmorency. Pernoctaron el primero de Diciembre en Burdeos, el 5 y el 9 en Angulema y Poitiers; se detuvieron dos días en Loches y uno en Amboisse llegando el 20 á Orleans y el 24 á Fontainebleau. Entró en París el primer día del año 1540 acompañado de su rival Francisco I, deteniéndose una semana, entretenido, sin duda, con los festejos y variadas funciones preparadas por la Corte para honrarle y agasajarle. Hallábase, sin embargo, algo inquieto según Roberstón, [1] temeroso de una deslealtad—á pesar del carácter caballeresco del Rey de Francia--dadas las máximas poco escrupulosas en que se basaba la educación de los príncipes en aquel tiempo.

Carlos I realizó aquellos interminables viajes, generalmente á caballo, aunque usaba también litera ó silla de manos. En el salón principal de la Armería Real de Madrid se custodia la litera en que le conducían, cuando el padecimiento de la gota que le aquejó desde joven no le permitía montar; se halla forrada de cuero negro y es de construcción bastante tosca.

En los últimos años de su reinado había aumentado bastante el uso de los carruajes, y como eran de fabricación exótica la presencia en el centro de España demuestra que el estado de los caminos permitía su transporte desde el litoral. La ridícula petición de las Cortes celebradas en Madrid el

[1] *Historia de Carlos V.* Tomo III. Página 160.

año 1555 demuestra el desarrollo adquirido por los coches y lo comprueba la siguiente descripción escrita por Pedro de Medina del paseo que tenía la capital de España al mediar el siglo XVI: «Llaman á estas alamedas Prado de San Hierónimo, en donde de invierno al sol y de verano á gozar de la frescura, es cosa muy de ver y de mucha recreación la multitud de gente que sale, de bizarrísimas damas, de bien dispuestos caballeros y de muchos señores y señoras principales *en coches y carrozas.* Aquí se goza con gran deleite y gusto de la frescura del viento todas las tardes y noches del Estío, y de muchas buenas músicas, sin daños, perjuicios ni deshonestidades por el buen cuidado y diligencia de los alcaldes de la Corte.» ([1])

En 3 de Febrero de 1557 se apeó el Emperador de su litera en la puerta del monasterio de Yuste tan decaído de fuerzas como de espíritu, mostrando á la edad de 57 años la decrepitud propia de los 70. ([2]) El mismo que un día y otro, quebrantaba sin ceder al cansancio los pesados caballos flamencos y los bravos corceles andaluces, no podía resistir en su retiro el pausado movimiento de una jaca mansa. ([3])

II

Contaba quince años el Príncipe Felipe en 1542, cuando desechando el Emperador la idea de unirle con Margarita, hija de su rival Francisco I, prefirió la alianza con Portugal, firmándose las capitulaciones matrimoniales entre su hijo y la Infanta D.ª María, hija de Juan III y de Catalina su hermana, y así que los novios cumplieron la temprana edad de diez y seis años, pues sólo se llevaban algunos meses, se acordó realizar su enlace, designándose al efecto la ciudad de Salamanca.

Encomendó el Emperador la dirección de esta jornada al

([1]) *Grandezas y cosas memorables de España.*

([2]) Amador de los Rios. *Historia de la Villa*, etc., tomo III.

([3]) Prescott. *Historia de Felipe II.*

Obispo de Cartagena, maestro y confesor de S. A., y al Duque de Medina-Sidonia, el magnate más acaudalado y poderoso de Andalucía. Partió el Prelado de Valladolid el día 26 de Septiembre de 1543 acompañado de gran tren de acémilas portadoras de los reposteros, camas, botellería, enseres de cocina, provisiones, armas, escudos, banderas y equipajes; seguía su familia, los caballeros principales de la Corte y «último de todos el Obispo; en medio de Badajoz y Lugo con una ropa rozagante de chamelote de seda negra, aforrada de felpa del mismo color, con un chapeo muy grande á la forma italiana; llevaba delante doce lacayos muy dispuestos con cueros de terciopelo negro y calzas de refino acuchilladas y capas de contray. Tras dél iba un caballerizo vestido de terciopelo morado y guiaba veinte y cuatro pages con sus hermosos caballos con trages de terciopelo negro y mantos de grana con chapeos de seda.» [1]

La mesa del Prelado fué tan magnífica y espléndida que no faltó el pescado fresco ni los vinos más exquisitos y por separado de sus comensales, se daban 700 raciones diarias á mozos, pajes y cabalgaduras.

Lo más singular de estas prolijas crónicas consiste en que comunmente se olvidan sus autores de consignar la clase de vehículo ó caballo empleado por los personajes principales, descubriéndose á veces el secreto que encubre un punto tan esencial para el conocimiento de los medios de transporte de la época, en algún incidente ó episodio del viaje. Pernoctó el segundo día en Medina del Campo y partió el inmediato, después de comer, para Cantalapiedra y «yendo ya cerca del lugar, en un arroyo pequeño, bien lleno de cieno, queriendo beber un macho de *los de la litera* en que á la sazón iba el Obispo, entró tanto por el arroyo y cieno que se sumió del todo, sin que dél cosa se pudiera ver, y el

[1] *Relación del recibimiento que se hizo á D.ª María, Infanta de Portugal, hija de Juan III y sobrina del emperador Carlos V, cuando vino á España á desposarse con Felipe II en el año 1543.* Colección de documentos inéditos para la Historia de España, por D. Martín Fernández Navarrete, etc., tomo III.

agua y lodo entró á rienda suelta por la litera y henchióla toda, y el Obispo salió della en hombros de dos lacayos con gran trabajo y alteración, y la litera salió de aquel lugar con no pequeña dificultad, porque cuanto más los machos procuraban salir, tanto más ahondaban en el cieno con las fuerzas que ponían.»

Si era lujosa la comitiva que acompañaba desde la Corte de Valladolid al Prelado, no ostentó menos fausto el Duque de Medina Sidonia, cuando se le unió en Badajoz, donde hizo su entrada solemne el 15 de Octubre con gran séquito de pajes, maestresalas, cazadores con sus halcones, trompeteros italianos y españoles, atabaleros, indios con chirimías y sacabuches, que ostentaban en sus pechos escudos de plata con las armas de los Guzmanes, lacayos con elegantes libreas, locos, enanos, caballeros y magnates y «trás los pages del Duque montados en caballos bien aderezados *venía una litera* de raso carmesí llana, y la cubierta y sillones de los machos de lo mismo.» Según Sandoval los frenos, la clavazón y las herraduras eran de oro y ascendía á 3.000 el número de caballeros y criados que componían aquella brillante cabalgata, todos perfectamente montados y equipados. El Duque había alhajado su palacio de Badajoz con gran lujo para recibir dignamente á la Princesa: las colgaduras eran de paños de oro; las camas, aparadores y otros muebles de pulida plata; observándose igual riqueza en los demás detalles.

En cuanto llegó la comitiva portuguesa á Elvas, despachó un correo al Duque y al Obispo participándoles que se hallaban preparados á entregársela. Suscitáronse algunos rozamientos por cuestiones de preeminencia y de etiqueta, y vencidas estas dificultades se hizo el recibimiento en el puente de Caya, pequeño río que sirve de frontera entre los dos reinos. Venía la Princesa con el Duque de Braganza, el Arzobispo de Lisboa y un lucidísimo acompañamiento en el que no faltaba «un enano de estatura monstruosamente breve y con cara hórrida y grande. Su Alteza *salió de la*

litera, y tomó una mula guarnecida de lo mismo de tres altos, con gualdrapa. Vestía de raso blanco, toda recamada de oro, las mangas muy anchas y aforradas de carmesí, encima una capa castellana de terciopelo morado con tiras de oro y bonete portugués, arracadas pequeñas y una gorguera de red de oro, agorjolada. Paresció á todos muy hermosa y no nada empachada.»

Hubo en Badajoz, Alburquerque y Alcántara y otros pueblos festines, fiestas *con sus folias,* toros, saraos y muchos fuegos. El Obispo tuvo que dar á su Alteza en la Barca «dos machos de litera rucíos muy extremados, porque los suyos no la podían llevar, y el Duque cedió en este lugar su litera para que viniese en ella D.ª María de Velasco y trújola casi hasta Salamanca.»

El Príncipe D. Felipe acudió disfrazado á Aldea Nueva, y oculto en un mesón, vió pasar á la Princesa montada en una mula. Entró ella en Salamanca bajo un magnífico palio cuyas varas llevaban los regidores de la ciudad y las riendas de la cabalgadura las conducía D. Luis de Sarmiento, Embajador de Portugal, quien había ultimado las capitulaciones matrimoniales. De esta suerte llegó al palacio del Duque de Alba destinado para su alojamiento, en donde la recibió la Duquesa en presencia de muchas damas y caballeros ricamente ataviados.

Las bodas se verificaron en la noche del 12 de Diciembre. Hubo arcos de triunfo, solemnísimas funciones de Iglesia, simulacros, torneos, juegos de cañas, corridas de toros, fuegos artificiales, certámenes celebrados en la Universidad, saraos en que lucieron sus gracias las hermosas damas de Castilla, banquetes y bailes. El día 19 se pusieron en marcha los nuevos esposos para Valladolid, contemplando á su paso por Medina del Campo una lucida comparsa de carros alegóricos organizada por los gremios. Año y medio después dió á luz al infortunado D. Carlos, á cuyo nacimiento sobrevivió pocos días la soberana agostándose así en los albores de la juventud las risueñas esperanzas de

la que compartió el tálamo más codiciado de aquellos tiempos.

III

Concertado en 1554 el segundo matrimonio del Príncipe Felipe con la Reina María de Inglaterra, despachó al Marqués de las Navas con regalos de inestimable valor para su futura: diamantes, collares, arracadas, esmeraldas, brocados, sedas, ricos bordados, arneses, vajillas de oro y plata. Envió mas de 80 hermosos caballos, blancos, overos y castaños, 50 cuartangos y potros saltadores, todo lo cual se llevó á la Coruña para su embarque. (1)

El Príncipe fué agasajado durante el viaje terrestre por el Conde de Benavente y los pueblos del tránsito; la expedición se hizo con el sosiego habitual en tales jornadas, invirtiendo tres días desde Santiago á la Coruña. En aquel puerto se reunieron 125 velas para transportarle á Inglaterra con numeroso séquito, del que formaban parte el Almirante de Castilla y los principales magnates de la Corte. S. A. se embarcó el día 13 de Julio y aunque hubo niebla en el Canal, recaló el 19 entre Southamptón y la isla de Wight á donde salieron al encuentro las escuadras de Flandes y de Inglaterra que reunían otras 40 velas. (2)

No dan pormenores las crónicas acerca de la manera de caminar desde la Corte de España á la Coruña, pero debieron emplearse exclusivamente los caballos.

Recibióse en Londres la noticia del desembarco de Felipe con demostraciones de júbilo, salvas de artillería, repique de campanas, procesiones, luminarias en las calles principales y mesas públicas provistas de abundantes manjares, vinos y cervezas que pródigamente se servían, entregándose la ciudad á un regocijo general. El Príncipe se instaló en el palacio episcopal de Winchester y en todas las expedicio-

(1) *Viaje de Felipe II á Inglaterra*, por Andrés Muñoz. Zaragoza. Año 1554

(2) *Viajes regios por mar*, ordenados por D. Cesáreo Fernández Duro.

nes y ceremonias se presentaba á caballo, *único medio de poder andar en un tiempo en que era imposible caminar con carruajes.* (1) Así hizo la entrada solemne en Londres en compañía de la Reina María pasando por la población de Southwark y el puente del Támesis; las columnas de los edificios se adornaron con flores y las fachadas con blasones y panegíricos de los ilustres novios.

El espectáculo que más alegró á los ingleses consistió en la inmensa cantidad de barras de plata y oro que Felipe mandó llevar á las arcas Reales de la torre de Londres. Eran tantas las cajas que ocuparon treinta carros, y en otra ocasión conducían dos vehículos grandes tan considerable tesoro, que para llevarlo se necesitaban más de 100 caballos. (2) El pobre pueblo que consideró á los españoles como una nube de langosta, hubo de regocijarse al ver los caudales procedentes de las minas de América.

Sostuvo Felipe II larga correspondencia con el Arzobispo de Burgos D. Francisco de Mendoza, quien se hizo cargo *Del recibimiento que mandó hacer á su tercera muger doña Isabel de Valois cuando vino de Francia á desposarse con él.* (3) El Rey señalaba el itinerario del viaje en carta escrita en el Bosque de Aranjuez á 19 de Octubre de 1559, advirtiendo al Prelado que se reuniese en Pamplona con el Duque del Infantado y la Condesa de Urueña, y fijaba para el viaje de Bayona á Guadalajara trece jornadas de tres leguas como mínimo y ocho de máximo, pasando por Roncesvalles, Pamplona, Tudela y Cervera ó bien por Gomara.

Lo más curioso, para el objeto de este libro, en aquella correspondencia consiste, en la orden dada por el Virrey de Navarra «para que *hiciese adrezar los caminos* y poner en la mejor orden que pudiera los pueblos,» y á los de Castilla escribió el Rey «avisándoles dello para que se provean con

(1) *Historia del reinado de Felipe II* por Guillermo H. Prescott. Tomo I. Libro I. Capítulo IV.

(2) Prescott. Tomo I. Libro I.

(3) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, tomo III.

tiempo, los tengan bien bastecidos y puestos en orden y que cada uno en su jurisdicción *los haga adrezar.*»

S. M. mandó que se enviase á la Condesa de Urueña: 50 acémilas con cien cofres ó arcas á propósito para la recámara de la Reina y las damas, 10 acémilas para la conducción de otras tantas camas, 10 cuartangos destinados á dichas señoras, *4 machos de litera* y las personas de recado con el dinero necesario.

Partió la Princesa Isabel de la Corte de Francia en los primeros días de Diciembre de 1559 acompañada del Cardenal Borbón, del Duque de Vandome y lo principal de la nobleza, y fué recibida con gran pompa en Roncesvalles por el Cardenal de Burgos, el Duque del Infantado y una lucida comitiva. Se cambiaron regalos mutuos de caballos, cadenas, cajas de guantes y otros obsequios, y no es posible explicar la alegría con que los pueblos recibieron y agasajaron á aquella princesa que traía la anhelada paz entre España y el reino vecino. ([1])

En Guadalajara la festejó el Duque mencionado con todo género de regalos y diversiones, celebrándose allí las nupcias con Felipe II el 18 de Enero en medio de un aparato y suntuosidad verdaderamente regias. Desde allí se dirigieron los regios consortes á Alcalá y á Madrid, en donde se reprodujo el bullicioso holgorio, y como si sólo se pensase en aquellos benditos tiempos en incesantes fiestas y regocijos, se verificaron por partida doble en Toledo en la solemne entrada del Rey el día 26 de Noviembre de 1559, y de la Reina el 13 de Febrero del año inmediato, autorizándose al efecto al Ayuntamiento para vender de los bienes de propios hasta la suma de 15.000 ducados con destino al primer recibimiento y 12.000 para el segundo. ([2])

La entrada en la capital visigótica de la hermosa y espiritual Isabel de Valois, superó á otras solemnidades de la

([1]) *Historia del P. Mariana*, continuada por Miñana, tomo VII, cap. XI.

([2]) *Relación núm. X de la entrada del Rey y Reina nuestros señores D. Felipe y doña Isabel.* Publicada por D Francisco de Uhagón, de la Sociedad de Bibliófilos españoles.

misma índole. En la espaciosa vega del Tajo se representó un combate entre tres mil infantes vestidos á la antigua y un cuerpo de caballería morisca, que con sus trajes y vistosos caparazones parecía de ginetes árabes; (1) se trajeron de los pueblos comarcanos hermosas doncellas con mozos y tamboriles para formar las danzas nacionales, y otras de gitanas y de espadas. Desfilaron cuatro carros triunfales con músicas, folías, ninfas y cupidos; comparsas de indios y de salvajes vestidos de colorines con sonajas y panderos, y los gremios de todos los oficios con sus banderas y ricamente ataviados besaron primero las manos de S. M. la Reina los de la Santa Hermandad que cabalgaban con trajes de terciopelo y franjas de oro y verde; iban después los oficiales de la Casa de Moneda; la Inquisición con el pendón del Santo Oficio y los familiares á caballo con las armas Reales en los pechos; la Capilla de la Catedral y los Capellanes; la Universidad y el Colegio de Santa Catalina.

Llegó la Reina á la venta de Lázaro «adonde *se apeó de una litera y subió á una hacanea blanca;* venía vestida á la española de una saya de tela de plata con infinita pedrería y perlería y un chapeo de copa alto. Iban delante las danzas bailando hasta donde estaban los carros triunfales y allí cantaron y bailaron; luego escaramuzaron los soldados y S. M. vino por el camino nuevo—abierto para su entrada—donde había una fuente de vino.» Salió á recibirla el Cabildo con sus pertigueros vestidos de carmesí y varas de plata, capellanes, racioneros, canónigos y dignidades; los Consejos Reales; el Ayuntamiento y su Corregidor con los maceros; el Mayordomo de Toledo y Escribano mayor. Llevaban los regidores y el Corregidor calzas y jubones de raso blanco, con capirotes y roscas de brocado aforradas en felpa encarnada *y estos y las de la entrada del Rey y todo lo demás á costa de la cibdad,* Felipe II presenció la entrada de su esposa *andando disfrazado y disimulado.*

A pesar de la austeridad inquisitorial de la época, se

(1) Cabrera. *Felipe II*, libro V, cap. VI.

cultivaba por una extraña contradicción el género mitológico, adornando las calles y los arcos con los dioses y diosas del Olimpo; por todo el Zocodover estaban los edificios decorados con colgaduras, guirnaldas de flores y ricos tapices, y en la función de la Catedral «hubo gran tronería de cohetes, ruedas y castillos en las bóvedas altas; salió la danza de los gigantes, otras de folías y de portugueses, tañendo muchos instrumentos que parecía *se hundía la iglesia.* A la salida, como era ya de noche parecía que se ardía toda la cibdad» y las luminarias, danzas y regocijos siguieron por muchos días.

El 22 de Febrero se verificó la jura del Príncipe don Carlos. Salió cabalgando, así como el Rey, los de Austria y Parma, grandes y caballeros y la Princesa *iba en litera siendo recibidos en la Iglesia con muchas danzas.* Hubo torneo de á pie el 3 de Marzo, primer domingo de Cuaresma, y á caballo en el siguiente. Los magnates dieron fiestas y colaciones á las damas en las huertas y casas de campo de los contornos, y como estaban reunidas en Toledo las Cortes y las primeras corporaciones del Reino, se aprovechó la coyuntura para celebrar un auto de fe, espectáculo por cierto bien impropio para solemnizar la llegada de la joven Reina. Más el holgorio cesó repentinamente á causa de haber caído enferma de viruelas, y aun cuando no corrió peligro su vida, hubo temores de que padeciese su belleza, dando lugar la dolencia á grandes inquietudes de su madre Catalina de Medicis, á quien se enviaban frecuentes correos mientras estuvo postrada la egregia consorte de Felipe II. Y fué también asaz pasajera su grandeza; aquella niña mimada de la fortuna, delicia del Monarca, ornamento y orgullo de la Corte trocó á los 23 años el fausto regio por la fúnebre mortaja del Escorial.

IV

Concertado en 1569 el nuevo matrimonio de Felipe II

con D.ª Ana de Austria, vino esta Princesa á España por el puerto de Santander. Desembarcó el 5 de Octubre y tardó ocho días en el camino de aquella ciudad á Burgos en donde tuvo tan espléndido recibimiento que revela la gran importancia que tenía á la sazón la cabeza de Castilla.

Se repararon los caminos en las cercanías de la ciudad construyéndose «muy buenas puentes sobre el río para que sin rodeo pudiese su Magestad pasar á las Huelgas donde havía de dormir.» (1) Levantáronse numerosos arcos de triunfo: el de la puerta de San Martín tenía la considerable altura de 110 pies por 44 de ancho con varias inscripciones latinas; el arco del Cid 80 pies por 24 y había además el del Conde Fernán González; de los Reyes Alfonso VI y VIII; de la puerta de San Juan; el arco de la Puebla, un coloso y una fuente en la entrada de Palacio. La solemne entrada en Burgos se verificó el día 24 de Octubre llegando la Reina á caballo acompañada de una gran comitiva (2) y á pesar de las minuciosas crónicas no consta

(1) *Relación verdadera del recibimiento que la m. n. y m. más leal ciudad de Burgos Cabeza de Castilla y Cámara de S. M. hizo á la Magestad Real de la Reyna nuestra señora D.ª Anna de Austria primera de este nombre* etc. Año de M. D. LXXI.

(2) Los maceros y Reyes de armas delante de S. M. Salió vestida de vna saya de tela de plata con vna muy ancha guarnición de botones e perlas con vna bordadura de oro: capote y sombrero negro con plumas coloradas y blancas y amarillas bordado de oro: con collar y otras joyas de muy finos diamantes y perlas de inextimable valor *en vn cuartango blanco con vnas manchas pardas y en un sillón de oro* con gualdrapa y guarnición de terciopelo bordada de oro de cañutillo, y de esta suerte entró en el cercado que el hospital del Rey tiene junto á las Huelgas: á donde se presentaron ante S. M. 800 infantes m. bien adereçados con mucho concierto: que trayan consigo muchos pifanos y atambores vestidos de blanco y encarnado. Entre esta gente había muchos cosseletes y vestidos de galanes: y dos vandas, la una vestida de calças y jubones negros sembrados de chaperia de plata: y la otra cō muchos labores y bordaduras de tela de oro.

Luego algvnas maneras de danças vestidas de seda: dos de espadas y otra de puñales vestidos de tafetán blanco y carmesi que con estraña soltvra y segvridad hacían muchas danças de mucho peligro.

Después 12 hombres y 12 mujeres vestidos de verde con muchas franjas y rosas blancas: trayan en las manos unos arcos con goznes y artificios.

Seguian doce gitanas y 3 gitanos grandes bolteadores con m. grandes rvedas y plvmas en las cabezas baziendo nvdos y contrapasses con aire maravilloso.

Otra dança de arquillos dorados vestidos de sedas de colores.

Otra de m. pequeños negrillos que traían un gran Abestruz todos dançaban delante de S. A.

Thesorero de la Casa R. de la Moneda de la ciudad con 140 officiales vestidos de blanco y encarnado.

De esta manera llegó S. M. á un toldo que preparó le c. Aguardaban aqui 3 carros trium-

si el trayecto desde Santander lo hizo en litera, en coche ó á caballo.

Celebradas las bodas en Segovia, hizo su entrada en Madrid el 26 de Noviembre. Al efecto, se dió la orden de que en el camino por donde había de transitar S. M. «hubiese muy gran copia de bastimentos y los pasos dificultosos y y de grandes atolladeros se allanaran, así con calzadas de argamasa, como con ingenios y otros instrumentos se fortalesció para que queden perpetuas. En particular se remedió uno de los más importantes puertos ó entradas que había á un pago que llaman de Valmigral, distancia de media legua de Madrid. Han trabajado en él más de un mes ciento y cincuenta hombres cada día, gastóse gran número de carretadas de piedra, allanóse un cerro y quedó enlosado, que se representan aquellas vías *stratas* romanas, y otros muchos barrancos y obras *harto necesarias que la buena venida de S. M. ha remediado.*» [1]

Se hicieron en la Corte grandes preparativos para el recibimiento: entre ellos el arreglo del paseo del Prado, el aumento de las fuentes, y el Ingeniero Antonelly improvisó un espectáculo de extraordinaria novedad para los

---

phales de mucha grandeza y buena pintura. Venía en uno un Cacique vestido de brocado y terciopelo de colores y en su compañia seis indios e otras tantas indias con hábitos de terciopelo y damasco delante andavan 24 indios con ropilla çaragüelles y mantos jugando al balón y todos traian mascaras muy propias. Uno de los personages se dirigió á (B) S. M.

Reyna la más excellente
De quantas biuen agora
Este Cacique y su gente
Vienen desde el Occidente
De donde vos soys Señora
&

Era el otro carro de un Vulcano dios de la herrería forjando al parecer un rayo.

El 3.º doce matachines vestidos de tafetán dorado que con grandisima ligereza hacian mudanzas, gestos y fuerza que dizen de Hércules.

Muchos cavalleros.

Dos vandas de menestriles.

Otras dos de trompetas y atabales, luego pertigueros del Cabildo con sceptros de plata en las manos, beneficiados, 64 canónigos, 12 dignidades vestidas de manteos de paño y en *m. buenas mulas* con muchos criados que parecian un Senado, etc , etc.

Sigue la descripción de las fiestas.

[1] *Real aparato y sumptuoso recibimiento con que Madrid rescibió á la serenísima Reina* etc. por Juan Gracian. Año 1572.

habitantes de la Villa del oso y el madroño, abriendo en breves días un lago de 500 pies de longitud por 80 de ancho, para representar una brillante naumaquia. «Flotaron en el estanque ocho Galeras empavesadas en sus mástiles y antenas, tripuladas por remeros vestidos con ropillas azules y zaragüelles y montada cada una por veinte soldados bravamente aderezados, cuatro tiros y gran número de cohetes llevando la capitana música y trompetas. A mano izquierda se levantó un castillo con cuatro rebellines y en el centro la torre del homenaje, muy poblada de artillería figurando la fortaleza de Argel, y junto al estanque se preparó un cadahalso, á manera de trono, de muy gran magestad con catorce gradas cubiertas de brocado y había un dosel suntuoso con un sitial para que S. M. presenciase las danzas, invenciones, bailes y folías que allí se representaron. A su llegada *descendió del coche* con el Príncipe Alberto de Austria, y sentada en su trono se le hizo la salva de ordenanza, y comenzó el simulacro con gran estruendo de la artillería y furiosa grita y alaridos de turcos y de moros, hasta que batido el fuerte por las galeras, y la infantería por tierra, dieron tan animoso asalto que en breve ondearon sus banderas en la torre más alta del castillo.»

Después del besamanos formóse la Comitiva para dirigirse á Palacio; todos montaron á caballo y «*la Reina subió en un palafren blanco,* mosqueado, ricamente aderezado con un sillón de oro y mucha pedrería, muy bien labrado, gualdrapa de terciopelo negro guarnecida y bordada con franjas de oro. Vestía una saya de tela de plata parda bordada, un gualdres de terciopelo negro, collar y apretador de muchos diamantes, rubies y piedras de mucho valor y un sombrero adornado con cinta de oro con plumas blancas, coloradas y amarillas que son los colores del Rey N. S.»

Este es el primero de los viajes regios en que se empleó el carruaje, pero resulta la crónica demasiado incompleta para juzgar de la longitud del trayecto recorrido en el vehículo. Al celebrarse el bautizo del Príncipe Fernando hijo de la

Reina Ana, en el año 1571 hubo grandísima gente en la plaza y *muchos coches de damas,* y danzas, y aquella noche un buen regocijo á caballo, una cuadrilla de jinetes y otra á la brida con tablachines etc.» ([1])

V

Fray Juan de San Jerónimo refiere en sus *Memorias* ([2]) que á la bendición del cementerio del Escorial verificada el 16 de Septiembre de 1576 asistieron las personas Reales *que vinieron en sus coches* «acompañadas de la caballería, que fueron el Rey D. Felippe nuestro Señor y la Reina D.ª Ana su mujer, y el Príncipe D. Fernando y las Infantas y los Príncipes de Bohemia y D. Juan de Austria.»

Hablando de la entrevista que en 11 de Diciembre del mismo año celebró Felipe II con el Rey de Portugal en el monasterio de Jerónimos de Guadalupe dice el mismo autor, y «luego tomó el Rey nuestro Señor á mano derecha al de Portugal y *se metieron en un coche.* El de Portugal tenía veinte y tres caballeros principales y más de cuatrocientos hombres de á caballo y *dos coches.*»

El camino de Madrid al Escorial se recorría en carruaje. En efecto el 2 de Noviembre de 1577 se ahogó en el río de Guadarrama entre Galapagar y la torre de Lodones Alonso de Santoyo al vadearlo en coche. A la llegada al monasterio de la Emperatriz María en 27 de Febrero de 1582 se apearon las personas Reales de *sus coches* y al ponerse en camino para Madrid el 2 de Marzo inmediato, se *pintaron más de treinta* carruajes. ([3])

También se empleaban carruajes en la carrera de Madrid á Aranjuez, según se deduce de la «Relación del viaje que hizo Felipe II con el Príncipe y sus hijos por agua desde

([1]) Uhagón. Relación XII.

([2]) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España.* Tomo VII. Madrid 1845.

([3]) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España.* Tomo VII. Madrid 1845.

Vacia Madrid en 1584.» Decía Antonelly en su reseña. «Y gozando de la vista de las hermosas tablas del río, y del descanso y llaneza que se sentía en las barcas en comparación *de los tropezones de los coches, y sin polvo llegó S. M.* con mucho contento y placer á Aranjuez y se entró por los jardines á su palacio, quedando todos muy gozosos y satisfechos de la nueva navegación.» (1) Pero puede juzgarse del deplorable estado en que se encontraría la carrera de Aranjuez cuando setenta años después consignaba don Jerónimo de Barrionuevo en sus célebres *Avisos* (2) especie de gacetilla del siglo XVII lo siguiente: «Sábado 18 de Mayo de 1658. Vinieron los Reyes y Infantes de Aranjuez *todos en un coche* en dos días, como quien se venía paseando *habiendo los lugares allanado los caminos antes,* y hecho consulta los médicos vendría así mejor la Reina y no en litera, *á peligro de algún barranco en que se volcase atollándose la litera.*»

Tomáronse estas precauciones por el estado interesante en que se encontraba S. M.; más si á las puertas de Madrid y en dirección al más frecuentado de los Sitios Reales había barrancos en donde podían despeñarse las literas, es prueba evidente del estado rudimentario de aquella vía de comunicación á pesar de haberla compuesto los pueblos del tránsito.

Año de bodas, año de glorias, decían los vecinos de la villa de Madrid al empezar el de gracia de 1585 oyendo publicar el concierto matrimonial de la Infanta doña Catalina, hija de Felipe II é Isabel de Valois con el Duque de Saboya, y en verdad que no se equivocaban, porque todo el año y aun más se pasó en fiestas y regocijos. (3) La Corte salió de Madrid el 19 de Enero, avanzando en cortas jornadas hacia Zaragoza, ciudad destinada á las bodas: el Rey, el Príncipe, las infantas, la servidumbre, nobles, caba-

(1) Llaguno y Cean Bermudez. Tomo III. Documento núm. 11.
(2) Tomo IV. Años 1654-58. CCXVII.
(3) Fernández Duro. *Viajes regios por mar.* Año 1585.

lleros y embajadores *con sus coches, carros y acémilas,* y las guardias de tudescos y de españoles componían el inmenso convoy que se acomodaba con mucha dificultad en los pueblos del camino.

Felipe II convocó el año 1592 para Tarazona á las Cortes del Reino de Aragón, y partió al efecto de San Lorenzo la Compañía de archeros á la que pertenecía Enrique Cock, autor de la *Jornada* (1) escrita por cierto con observaciones humorísticas respecto de las costumbres de Castilla y de Navarra. El Rey salió de Madrid el 30 de Mayo á las seis de la tarde y fué á dormir en Pozuelo; se entretuvo algunos de los días inmediatos en cazar y entró en Segovia el 7 de Junio *yendo con la Infanta en su coche* hasta el Alcaçar *y el Príncipe á cavallo.* Llegó el día 27 del mismo mes á Valladolid, en donde «la villa tenía preparada una grandísima enramada para quitar la furia del sol y salió *S. M. en su coche* á la hora de vísperas todo descubierto» y el 20 de Noviembre cuando entró en Pamplona lo hizo bajo el palio dirigiéndose también en carruaje á la Iglesia mayor ó Seo.

El itinerario seguido fué el de Segovia, Valladolid, Palencia, Burgos, Logroño, Pamplona y Tudela; quiere decir, que al finalizar la XVI.ª centuria se podía recorrer aquel largo trayecto en coche, aunque con jornadas muy cortas y con dispendios enormes.

Felipe II hizo su último viaje al Escorial el día 30 de Junio de 1598 en una silla de manos conducida en hombros de palafreneros porque su estado le impedía hacerlo de otro modo. Acompañaba al achacoso Monarca una comitiva numerosa compuesta del gran Duque de Alba, el Nuncio de Su Santidad, el Arzobispo de Toledo, los médicos de Cámara y otros funcionarios palatinos, cerrando la marcha D. Felipe y la Infanta Isabel hijos del Rey en *carrozas de Corte* con una escolta de picas y bagaje. (2)

(1) Publicada por A. Morel de Fatio y A. Rodríguez Villa. Año 1879.
(2) *Antiguallas* por Ricardo Sepúlveda. El Perro negro.

En el salón principal de la Real Armería de Madrid se custodia el sillón-litera que usaba Felipe II hallándose enfermo de la gota en sus paseos por los alrededores de la Corte y durante la edificación del suntuoso monasterio del Escorial.



CAPÍTULO IV

Estado de los caminos en España y en Francia

I. Caminos carretiles según el *Lazarillo de Tormes*.—La artillería en la rebelión de los moriscos.—Carruajes en la Feria de Medina del Campo.—Dato consignado en el *Razonamiento* de Pérez de Oliva.—Viaje en coche descrito en el *Quijote*.—Conducción de pesados materiales para las obras del Escorial.

II. *Reportorio de caminos* de Meneses publicado en 1576.—El preámbulo y los itinerarios.—Privilegio concedido á Taxis para el ramo de correos.—Se extiende el número de postas y participa el público de las ventajas del servicio.—Precauciones exigidas por los viajes.

III. Carencia de organización en materia de caminos.—Resumen de las calzadas de ruedas y de herradura.—Estado deplorable de las vias de comunicación.—Elevado coste de los arrastres.—Escasa atención prestada á las obras públicas.

IV. Los medios de transporte en Francia.—Construcción de la gran carretera adoquinada de Paris á Orleans.—Se ordena que los caminos principales se conserven por el Rey y los demás por los concesionarios de peajes.—Creación del cargo de Intendente de Caminos.—Paralelo muy desfavorable para España.—Reformas en el servicio de correos.

I

D. Diego Hurtado de Mendoza, que falleció en 1575, refiere en la *Vida del Lazarillo de Tormes* que «le llevaban aquellos sayones de ciudad en villa, y de villa en aldea, mas alegres con la ganancia que pascua de flores. *El ataud iba encima de un carro,* acompañábanme tres: el carretero, el que tiraba de la cuerda y el relator de mi vida,» (1) y así le condujeron desde la costa de Cartagena hasta la Corte. «Cuando llegué á Madrid compré una soguilla, con que me puse en medio de la plaza, mas contento que gato con tripas; el primero que me engüeró fué una doncella, mas relamida que monja novicia, cargué con el lío, y encaminándose á la puerta de Guadalajara, allí me dijo, se había de poner *en un carro para ir á la feria de Najera.* En estas llegamos

(1) Segunda parte, cap. V.

al carro que estaba para partir.» (1) Quiere decir que había caminos llamados de ruedas desde la Corte al litoral del Mediterráneo y á Logroño.

Los Reyes Católicos edificaron la Venta del Palacio en las estribaciones de Sierra Morena para proporcionar albergue á los caminantes en aquellas soledades, y Felipe II, más atento, como su padre, á las exigencias militares que á las del comercio, venció las mayores asperezas de aquella cordillera hasta hacerla practicable á la artillería, allanando los escalones de Córdoba, antes intransitables aun para las gentes de á pie, y después de buen servicio para carros. (2)

En la guerra promovida por los moriscos de Granada en 1568 hallándose Guejar y Galera en poder de los sublevados, partió «el Comendador mayor de Cartagena, por orden de D. Juan de Austria, con ocho piezas de campo, trescientos carros de vitualla, munición y armas.» (3) Había artillería en Granada y otras muchas plazas y al apoderarse Abenabó de la cuenca del río Almanzora y los lugares de tierra de Baza, cogió en Serón armas y doce piezas de bronce, todo lo cual indica que los caminos de Andalucía permitían su transporte.

Veremos más adelante el activo tráfico de la Feria de Medina del Campo, emporio del comercio castellano al mediar el siglo XVI. El acarreo de mercancías se hacía con recuas de mulas y con carros, pudiendo circular los carruajes según el siguiente párrafo del P. Mercado: «Tendíanse en la calle unas gruesas cadenas para impedir que las cabalgaduras, los coches y las carretas molestasen á los concurrentes.» (4)

Consigna Antonelly en sus Memorias que se conducía la madera de pino para la construcción de casas en carretas

(1) Segunda parte, cap. IX.
(2) Colmeiro. *Historia de la Economía Política*, tomo II, cap. LXXIII.
(3) *La Guerra de Granada*, por D. Diego Hurtado de Mendoza. Libro tercero.
(4) *Tratos y contratos de Mercaderes*, libro II, cap. IV.

en más de sesenta leguas, aun cuando no indica el punto de partida.

Al ponderar en el *Razonamiento* de Pérez de Oliva las ventajas de hacer extensiva la navegación del Guadalquivir hasta Córdoba, decía en los comienzos del reinado de Felipe II «porque los mercaderes que agora paran en Sevilla *por evitar carruages* y alcanzar lugar que sea mas dentro en la tierra vernán á reposar á esta ciudad.»

Ocurría en otra sección del camino de Andalucía una de las aventuras más peregrinas del *Ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha* entre aquellos bellísimos cuadros de costumbres trazados á fines del siglo XVI. (1) Caminaba el caballero andante por el Campo de Montiel después de la aventura de los molinos de viento, cuando «asomaron dos frailes de la Orden de San Benito caballeros sobre dos dromedarios; que no eran más pequeñas dos mulas en que venían. Detrás dellos venía un coche con cuatro ó cinco de á caballo que le acompañaban, y dos mozos de mulas á pie. Venía en el coche, como después se supo, una señora vizcaína que iba á Sevilla, donde estaba su marido, que pasaba á las Indias con un muy honroso cargo.» (2)

El extraño acaecimiento del valeroso D. Quijote con el carro ó carreta de las *Cortes de la Muerte* ocurrió en el camino de Zaragoza, á donde pensaban «llegar á tiempo que pudiesen hallarse en unas solemnes fiestas que en aquella insigne ciudad cada año suelen hacerse.» (3) Otra prueba de que esta vía de comunicación era practicable para carros la ofrece el libro del P. Sigüenza con ocasión de las cuatro cajas de reliquias que se trajeron desde Italia al Monasterio del Escorial. «Partió Gabriel de Roy de Barcelona por la posta á Madrid á dar la buena nueva á S. M..... Llegaron las

(1) La primera parte de *Don Quijote* se publicó por Juan de la Cuesta en 1605 con la fe de erratas del año anterior, pero como alcanzó el privilegio de Castilla, Aragón y Portugal y se exigian á la sazón muchas aprobaciones y largos trámites para la impresión de libros, claro está que refleja las costumbres de las postrimerias de la centuria XVI.ª

(2) Parte primera, cap. VIII.

(3) Parte segunda, cap X

cajas del carro y las llevaron á depositar á la capilla.» [1] [2] Esto mismo se confirma por la Jornada de Felipe II á las Cortes de Tarazona realizada en coche en el año 1592, según se ha visto en el capítulo anterior.

En la suntuosa obra del Escorial, algo fría en su severa arquitectura, pero cuajada en el interior de tantas primorosas joyas artísticas, hubo de apelarse á apartadas regiones de España para proveer al magnífico templo de jaspes y mármoles de variados colores; de maderas, rejas de hierro, piezas de bronce, lámparas, candeleros, cruces é incensarios de plata; se acudió á Florencia y á Milán para la fundición de las grandes figuras de bronce, y proceden de Flandes los grandes candelabros y multitud de cuadros, según se deduce de la gráfica descripción debida al citado autor de la «Historia del Escorial.» [3] El transporte de

---

(1) *Historia primitiva del Monasterio del Escorial.* Discurso XIX.

(2) Con textos de las obras de Cervantes: *El Quijote*, *El trato de Argel*, *El Licenciado Vidriera*, *El amante liberal*, *La Galatea*, *La Española inglesa*, *Las dos doncellas*, *Los trabajos de Pérsiles* y *Segismunda*, etc., ha escrito D. Manuel Foronda el libro intitulado *Cervantes viajero*, acompañado de un plano de sus itinerarios á través de España, Francia, Italia, Argel y las Azores, pero arroja poca luz respecto de la manera de hacer estas largas expediciones, aunque las terrestres las realizaría á caballo.

(3) La multitud de la carretería, carreteros y bueyes, era también de consideración por la puntualidad con que acudían á sus horas concertadas, proveyendo á las grúas de todo cuanto necesitaban; se veían cada día traer piezas grandes, basas, cornisas, capiteles, pedestales, dinteles, jambas y piezas de tan descomunal grandeza que no las meneaban menos de siete ó nueve pares de bueyes, y algunas doce, muchas veinte y no pocas cuarenta: aquí era de ver mucho una procesión, ó un rosario tan largo de estos bueyes, ensartados tan iguales y parejos, y tirar todos tan á punto de aquella pesada carga, que parecía entenderse para arrancar con ella, y cuando esto no era muy á una, acontecia arrancar del casco los cuernos de los que quedaban faltos ó postreros.

En las canteras del jaspe, no lejos del Burgo de Osma, andaban sacando y labrando españoles é italianos lo que tocaba á la fábrica; en Madrid se hacía la obra de la Custodia y relicario con parte del retablo, donde se juntaban muchos maestros y laborantes; en Guadalajara y Cuenca y otras partes se hacían gran cantidad de rejas de hierro, sin lo que se labraba aquí; en Zaragoza se fundían las principales de bronce de la iglesia y los antepechos que corren por lo alto de ella.

En las sierras de Filabres se sacaba mármol blanco, y en estas de las Navas, riberas del Genil junto á Granada, y en las sierras de Aracena mármoles pardos, verdes, colorados, negros, sanguineos y de cien hermosos colores y diferencias Los pinares de Cuenca, Balsain de Segovia, Quejigal de Avila y de las Navas estaban siempre sonando con los golpes de las hachas con que derribaban y labraban pinos altísimos y con el ruido de los serradores que los hacían trozos, tozas y tallas; en Florencia ó en Milán se fundían grandes figuras de bronce para el retablo y entierros; en Toledo se hacían lámparas, candeleros, ciriales, cruces, incensarios y navetas de plata; en Flandes otros candeleros de bronce, grandes,

moles tan pesadas desde Castilla, Aragón, Andalucía y las costas del Mediterráneo y del Océano exigía imprescindiblemente acarreos de rodadura y caminos practicables para carretas á través de las principales cordilleras de la Península. Burgo de Osma, de donde se sacaban los jaspes, está en el valle del Duero y por lo tanto separado del Escorial por la sierra de Guadarrama; desde Granada era preciso salvar las cuencas del Guadalquivir, del Guadiana y del Tajo, cruzando barreras formidables en el largo trayecto, y si se extendiera el examen á los materiales y objetos de arte conducidos á nuestras magníficas catedrales de Toledo, Burgos y León, se comprobaría que la realización de aquellas obras gigantescas requería el transporte de muchas piezas pesadas realizado con mayor ó menor esfuerzo y ciertas reparaciones en los caminos, aunque fueran transitorias y reducidas al apremio del momento.

II

Para reconstruir el estado de nuestros caminos en el siglo XVI, es indispensable la consulta de las *Guías de caminos* ó de libros especiales concernientes á la materia. No nos ha sido posible encontrar el libro de Villegas publicado en el año 1546, habiendo sido más afortunados con el *Reportorio de Caminos Ordenado por Alonso de Meneses,* impreso en Alcalá de Henares en 1576.

Su prólogo explica con claridad el propósito que guió á su autor al recopilar en provecho de los caminantes todos los

medianos y menores y de extrañas hechuras de donde también se trajo gran cantidad de lienzos de pintura al temple para adornar las celdas. De suerte que por toda España, Italia y Flandes estaba esparcida no pequeña parte de esta fábrica y aunque se pudo contar la gente que andaba en el templo de Salomón la que anduvo en este no se puede averiguar fácilmente por estar allende de la mucha que aquí se veía en infinitos lugares repartida porque aun los monasterios de monjas estaban ocupados en las cosas de esta fábrica labrando gran número de preciosos paños, de muchas diferencias y hermosura en lino, roanes, calienz y holandas y otras diferencias de lienzos que no les se ya los nombres. Se obraba al fin y crecían en competencia tantas cosas juntas que me confieso vencido para hacer memoria de ellos, sin tratar ahora de lo que se hacía en la dehesa de Quejigal y en la de la Fregeneda, de lo que se plantaba, edificaba, componía, estanques, jardines, fuentes, viñas, olivares, bodegas y lagares.

datos descriptivos de la dirección que debían seguir para evitar extravíos, expresándose el autor en estos términos: «El continuo exercicio de mi larga peregrinaciõ (prudẽte lector) me ha dado experiencia de los muchos trabajos y dessassossiegos que en los caminos suelen acontecer: mayormente alos no instruidos. Y porque qualquier caminante podra ver y conoscer en camino breue las desgracias que se pueden offrescer en los largos; assi por no saber el derecho camino como no hallar quien del les informe: porque al tiempo que han de descansar de sus trabajos se hallen en otros mayores auiẽdo herrado el camino. Y por esta causa caminando mas que deuian, y á vezes con tiempos lluviosos y contrarios al caminar que sabiẽdolo se podrían escusar. Por lo qual como escarmentado dello, conosciendo la penuria y necessidad que ay de vna relacion ó instruction cierta de los mas caminos de España, pues casi en general todos nos exercitamos en andar de vnas partes á otras y por caminos no vsados. La qual cierta relación fue por mi trabajo inquirida y agora offrescida para el prouecho de los caminantes á quien humildemente suplico suplan mi falta cõ su beneuolencia.»

Contiene el libro 137 itinerarios aunque hay algunos repetidos, y al final algunos efemérides y datos históricos.

La forma en que aparecen descritos los caminos es la siguiente:

Avila para Çamora ay leguas XXiij y m̄; es decir 23 ½ y consigna el detalle de los pueblos, monasterios y ventas que servían de albergue y posada á los viajeros y traginantes.

Avila para Torrijos leguas XViij.

Idem para Segovia X,

Alicãte para Origuela iX.

Idem Ciudad Real IVij.

Burgo para Bilbao XXX con este pormenor: La venta de hurones; monasterio de rodillas, venta de pradanos, Biruiesca, grisalena, cuñeda, Pancorvo, sancta Baeda, ber-

quenda, espejo, la venta, verveana, orduña, luyando, lodio, miravalles, rigoziaga, Bilbao con expresión de las distancias entre todos estos pueblos y mesones.

De Toledo á la peña de Francia XIiii.

Idem á Cordova XIV.

Sevilla á Cordova XXXV.

Idem Lisbova XXXij.

Toledo Cordova XIV.

Esta guía omite la división entre los caminos de ruedas y de herraduras que aparece en otras de los siglos posteriores, dando por lo tanto escasa luz acerca del estado de aquellas calzadas.

El Archiduque de Austria Felipe *el Hermoso* nombró en el año 1500 á Francisco de Taxis Maestre de Postas de Holanda y Burgundia, y cuando por su casamiento con doña Juana vino á ocupar el trono de Castilla, hizo un convenio con él mismo para extender las comunicaciones postales de de Holanda y Alemania á Francia y España con la condición de que la correspondencia no había de tardar más de 44 horas de Bruselas á París; cuatro días de Bruselas á Lyón, doce á Toledo y quince á Granada. Pero el primer documento que se encuentra en los archivos españoles respecto del nombramiento de Correo Mayor á favor de Bautista Taxis miembro de aquella familia es de 28 de Agosto de 1518 extendido en nombre de D.ª Juana y de Carlos I. (1)

El título expedido confería á esta familia extranjera el privilegio exclusivo al preceptuar «que nadie reciba ni despache correo ni viaje sin que sea dado por mano de Baptista Taxis ó sus hermanos» y les concedía autorización para establecer el servicio en el modo y forma que juzgaren oportuno, monopolio que dió lugar á enérgicas protestas y largos pleitos promovidos por los Hostes de Correos de Barcelona, Valencia, Granada y Sevilla.

(1) Verdegay. *Historia del Correo*. Capitulo XII.

En 1580 se organizaba en Castilla el *Correo ordinario y regular* desde la Corte á Génova, Milán, Roma y Nápoles cada quince días, recibiendo la correspondencia publica para dichos puntos y para las ciudades y villas del tránsito. Poco después el Correo Mayor D. Juan de Taxis vendió los oficios del ramo de casi todas las poblaciones del Reino con la condición de establecer las nuevas postas. Había administraciones en Soria, Palencia, Málaga, Gibraltar, Segovia, Ciudad-Rodrigo, Medina de Rioseco, Nájera, Navarrete, Santo Domingo, Carrión, Calatayud, Talavera, Bilbao, Guadalajara y Trujillo, haciéndose el servicio periódico á la Corte una ó dos veces por semana [1] aunque dejaba mucho que desear en cuanto á puntualidad. Desde esta época aparece ya montado para el público, porque un título expedido en 1593 por D. Juan de Taxis dice, ha de servirlo «tanto por lo que toca á S. M., cuanto para el beneficio general de los negocios que en aquellos lugares se ofreciesen.»

No debían encontrar muchas comodidades para pernoctar los viajeros que corrían la posta, porque las posadas eran malas, no obstante las ordenanzas dictadas, lo cual tiene, después de todo, explicación, por ser la mayoría de los transeuntes arrieros y trajinantes. Corrían entonces los azares inherentes á las expediciones largas los militares y funcionarios que se dirigían á los extensos dominios de España, pero eran tantas las incomodidades y restricciones burocráticas, que sólo se viajaba en los casos de precisión absoluta y tomando grandes precauciones. Se hacía inventario de los bienes y asuntos, cerrando balances y liquidando cuentas para llamar al notario á fin de que extendiese el testimonio de la última voluntad; se sacaban los pasaportes porque nuestros gobiernos eran tan paternales y benéficos que vigilaban todos los pasos de los ciudadanos, aun tratándose de cortas excursiones; era también necesario prepa-

(1) Verdegay. Capitulo XIII.

rar las provisiones para las jornadas de la expedición, con el correspondiente botiquín para las peripecias derivadas de la inseguridad de los caminos.

III

Se deduce de cuanto antecede que estaba aun muy lejana la época de la organización del servicio de caminos en España, puesto que dependía de la iniciativa casi exclusiva de los municipios, aunque bajo la inspección de los corregidores, pero faltaban los recursos permanentes, la dirección facultativa y el personal técnico dedicado con especialidad á las obras públicas, no habiéndose aprovechado nuestro siglo de oro para el fomento de un ramo tan esencial al desarrollo de los intereses materiales y de la riqueza del Reino.

Los puentes se construían—según se ha visto—en los sitios más frecuentados con recursos locales, y el Gobierno se acordaba de ordenar el arreglo de algunos malos pasos de los caminos, cuando así lo requerían las exigencias militares, como el transporte de la artillería y el abastecimiento del ejército, ó bien los preparativos para las jornadas regias. Las calzadas de herradura ó de ruedas, desprovistas, en general, de empedrado ó de afirmado y aun de traza fija, se abandonaban á menudo para viajar á campo *travieso* por donde el suelo natural ofrecía consistencia suficiente, como se hace todavía en las regiones desprovistas de medios de comunicación.

En prueba del mal estado del pavimento aun en las cercanías de la Corte, baste recordar que cuando entró la Reina Isabel de Valois en Toledo, hubo necesidad de abrir un camino nuevo *allanando barrancos,* á pesar de que realizó su viaje á la ciudad imperial en litera y no en coche. Para el recibimiento de Ana de Austria en Burgos no sólo se compusieron los caminos, sino que se construyeron puentes, y á fin de preparar su llegada á Madrid, trabajó

una cuadrilla de 150 operarios durante un mes en quitar *los atolladeros* del camino de Fuencarral, á media legua de la Corte. En la excursión realizada en 1584 por Felipe II desde Vaciamadrid á Aranjuez acompañado de sus hijos, ponderaron el descanso y llaneza de la barca comparado *con el polvo y tropezones de los coches,* y aun 70 años después los barrancos de este camino constituían un peligro de vuelcos.

Según Jove Llanos «España carecía de caminos en tiempo de Carlos I y de su augusto hijo» ó por lo menos, las sendas y carriles existentes no merecían tal nombre. Afirma también, que en su tiempo—dos siglos después—«no tenía el puerto de Vigo camino alguno tratable al interior, ni Asturias disponía de comunicación de ruedas con el fertil reino de León, ni la cordillera de Guadarrama era accesible al tránsito de carros.» [1]

Debe advertirse que hay notable diferencia entre los caminos practicables para el paso de carretas y los adecuados á la circulación de carruajes, y aun entre estos, se deben distinguir aquellos en que con más ó menos dificultades se puede caminar al paso, de los dotados de pavimento desprovisto de baches que permita la marcha rápida de los vehículos. El primer grado se logra fácilmente, salvo en ciertos terrenos montañosos, habiendo muchas comarcas en donde sin obras preparatorias circulan las carretas y aun las coches ligeros de dos ruedas sobre el suelo natural, como ocurre actualmente en no pocas regiones de España á pesar de la escasez de caminos vecinales; en Filipinas donde marchan veloces *las carromatas* y en mayor escala en viajes largos realizados en ciertas comarcas de Africa y de Asia. [2]

---

[1] *Informe sobre el establecimiento de la ley agraria.* Tercera clase. Falta de comunicaciones.

[2] Se ha publicado recientemente *L'Expedition de Syrie* por *Un sergent de la q.me. de bataille* relativa á las campañas de 1812 y 1813. «El 13 de Enero dejó la división de vanguardia el último pueblo habitado en las márgenes del istmo de Suez El primer día caminamos 8 leguas; el segundo dia 9 en un país calcinado en donde encontramos agua. La jornada siguiente fué *affrecese;* no podía avanzar la artillería por las arenas movedizas en donde se hundian las ruedas hasta los ejes y tuvimos que arrastrar los cañones á brazo. Después de una marcha penosa de diez horas, expuestos á los rigores del sol, llegamos á las minas de Ketich. El 6 de Febrero nos preparamos á atravesar el desierto de El Trisch

El *Reportorio de Caminos* de Meneses impreso en 1576 contiene, según se ha visto, una lista extensa de itinerarios, con expresión de las distancias y mesones situados en las calzadas que á la sazón cruzaban el territorio español; no distingue como otras guías posteriores los caminos de ruedas y de herradura, sin duda porque se viajaba casi exclusivamente á caballo, y el propósito del autor se encaminó á evitar que los caminantes se extraviasen, sin preocuparse de los medios más adecuados para los arrastres de efectos y mercancías.

Pero existía en gran parte de Castilla el tráfico de carros durante el siglo XVI. Navajero los vió en las cercanías de Burgos; á las Ferias de Medina del Campo concurrían también, así como los coches; según los documentos del Consulado de Bilbao, para que las carretas procedentes de Castilla llegasen al puerto no había más obstáculo que el paso las estribaciones de la Peña de Orduña en diez leguas de extensión.

Los trenes de artillería que circularon por las montañas de Reinosa y las sierras de Granada exigieron algunos trabajos de explanación, aun cuando muy incompletos, puesto que el arrastre se lograba solo á fuerza de formidables tiros de mulas. Ocurre esto mismo actualmente en la parte montuosa de la isla de Cuba, en donde se consigue conducir por pésimos caminos unas carretas provistas de ruedas grandes tiradas por varias yuntas de bueyes.

El Lazarillo de Tormes nos habla del carretero que salía de Madrid para Nájera—Rioja—y de otro viaje desde Cartagena á la Corte en análogo vehículo, y las obras del Escorial exigieron, según el P. Sigüenza el transporte de pesados materiales procedentes de muchas regiones de España y del extranjero que forzosamente requerían caminos de ruedas á través de varias cordilleras. También llegaron en un carro procedente de Zaragoza unas reliquias destinadas á aquel monasterio. Son más contados los viajes en coche. La Corte llevó carruajes á Zaragoza en 1585 para la

boda de la Princesa D.ª Catalina, y Felipe II hizo lo mismo en 1592 su jornada á Tarazona, pero con gran lentitud. El *Quijote* nos refiere el paso por la Mancha con dirección á Sevilla de la Señora vizcaína, y Pérez de la Oliva habla de los que circulaban entre Córdoba y Sevilla. Hemos demostrado que las personas Reales recorrían en coche los caminos de Madrid al Escorial y á Aranjuez, y tanto las leyes suntuarias como las historias de la Villa y Corte revelan su afluencia en los paseos de Madrid en la segunda mitad del siglo XVI, y como la fabricación debía ser extranjera, claro está que se trasportaban desde el litoral, bien sea sobre sus ruedas ó montados en carros.

No obstante, hay muchos indicios del deplorable estado de los caminos: en la *Propuesta sobre la navegación de los ríos de España* presentada por Antonelli en 1881 calculaba que el transporte de una carga de pan que valía 4 ducados en Toledo, costaba otros 10 para conducirla, ora fuese á Lisboa ó á Sevilla; y como en la línea del Tajo se llevaban las mercancías á lomo, resulta que no debía ser mucho mejor la calzada de Andalucía, cuando resultaba tan elevado el porte hacia el puerto habilitado para el tráfico de las Indias. Por otra parte, en los recibimientos que Felipe II preparó á sus augustas mujeres, le hubiera sido muy grato ofrecerlas grandes comodidades para hacer menos fatigosas tan interminables caminatas, y sin embargo las hicieron en litera, salvo la ultima Reina, que entró en coche en Madrid. En cuanto á la jornada de Tarazona realizada en 1592, en carruaje, se marchó á paso de tortuga, y en general viajaban los caballeros principales y aun las señoras á caballo ó en litera, hallándose mucho más atrasado el servicio de caminos que durante la dominación romana.

Quiere decir que de la labor colosal de Felipe II correspondió, por una equivocación lamentable, una parte muy escasa al fomento de los intereses materiales, no utilizándose los grandes tesoros que venían de América y que, por la incomprensible prohibición de su salida en pastas ó en

moneda, dañaban tanto á España, en cruzar de medios de transporte su territorio. En corroboración de lo poco que se hizo en esta materia, basta leer las obras de los apologistas más entusiastas de aquel monarca. El Presbítero Fernández Montaña ([1]) presenta el inventario de las fortalezas construídas en la Metrópoli, en Nápoles, Sicilia, Portugal, Amberes y las Américas; de los monasterios y edificios religiosos; de los Sitios reales; de las Universidades y Chancillerías; pero de obras de caminos se limita á consignar «que allanó y los hizo enlosar en el Reino de Nápoles, por donde era imposible pasar durante el invierno por los fangos y barrizales; poniendo oficiales para su fábrica y reparos.» Cita en España algunos puentes, como el de Guadarrama, construído «por las muchas desgracias que ocurrían en su vado,» y probablemente por la frecuencia con que lo cruzaba Felipe II en sus viajes al Escorial, resultando un balance bien exiguo de las vías de comunicación.

IV

Los Tesoreros generales de Francia estaban encargados, según ya se ha consignado, de la vigilancia de las obras públicas, pero por un edicto de Enrique II se aumentó en 1551 á 17 el número de aquellos funcionarios que asumían simultáneamente la recaudación de rentas. ([2]) En el año inmediato se ordenó la plantación de árboles á lo largo de los caminos principales, medida precursora de la intervención directa del Estado en las obras públicas.

Las guerras civiles que asolaron el país durante los siguientes reinados de Carlos IX y de Enrique III retrasaron toda clase de adelantos, no obstante lo cual, se promulgaron varias ordenanzas relativas á la policía y reparación de los caminos. Los principales se distinguían de los secunda-

([1]) *Nueva luz sobre Felipe II*, cap. X
([2]) *Conference faite par M. Leon Aucoc. Annales de Ponts et Chaussées.* 4.e serie, tome XII.

rios por su mayor anchura; variaba la latitud normal, según las regiones, entre 24 y 64 pies, encontrándose aun las vías de comunicación en estado rudimentario con trozos sueltos construídos en las travesías de las poblaciones y sus avenidas, así como en los pasos difíciles y con puntos obligados en los puentes y barcas. En campo raso abandonaban á menudo los caminantes el trazado por hallarse el piso intransitable.

No obstante, á pesar de las agitaciones de aquella época turbulenta, tuvieron los monarcas y gobernantes franceses el buen sentido de emprender en el año 1556 la construcción ordenada y regular del gran camino de París á Orleans. Se abrió con la considerable latitud de 8 $^{1}/_{2}$ toesas, equivalente á 16,70 metros, y tenía en el centro una faja *pavé* de dos toesas y media, ó sean 4,90 metros, es decir, que se ejecutó el camino con el lujo de un trozo central adoquinado en donde se podían cruzar dos vehículos, aunque *le reste demeure comme il est.* (1) Para realizar estas obras bajo un plan tan grandioso, se obligaba á los propietarios á ceder gratuitamente los terrenos necesarios, y se les imponían otras servidumbres, como la extracción de tierras y materiales de sus fincas.

En cambio, se consignó el principio de que «como los grandes caminos pertenecen al Rey, ordena S. M. que *se conserven á sus expensas*» (2) medida reveladora de un gran adelanto. Pero se disponía, al propio tiempo, que en aquellas direcciones en donde había particulares autorizados para la percepción de los peajes y barcajes, quedaban obligados á hacer por su cuenta las reparaciones de las vías de comunicación. Y si no cumplían con este deber, el artículo 107 de la Ordenanza de Orleans autorizaba el embargo de los portazgos y pontazgos, y en caso de caída de un puente

(1) *Etudes historiques sur l'Administration des voies publiques en France aux XVII.e et XVIII siècles*, par E. M. Vignon, Ingenieur en Chef des Ponts et Chausseés, tomo I, parte I.

(2) *Traité de la Construction des Chemins* por Mr. Gautier. Architécte Ingenieur. París 1755.

el *peager* debía reconstruirlo, á no ser que el accidente, fuese originado por una causa fortuita. En Blois, Auvernia, Tours etc. regían análogos reglamentos.

En el comedio del siglo XVI viajaban á caballo tanto los nobles como las damas, más en tiempo de Carlos IX se introdujeron los coches y carrozas [1] cuyo empleo se generalizó rápidamente para los viajes. Se transportaban las mensajerías en *charriots* — carromatos de dos ruedas — pero para el acarreo de grandes cantidades de granos y mercancías se utilizaban los ríos caudalosos de la nación vecina aun en los trozos que no son actualmente navegables. [2]

En cuanto terminaron las guerras religiosas dió Enrique IV gran impulso al progreso de Francia. Creó en 1599 el elevado cargo de *Grand Voyer* ó Intendente General de Caminos, que confió á su primer ministro Duque de Sully con la orden de vigilar las reparaciones necesarias de los puentes, murallas, puertos, pasos de los ríos, pavimentos diques, calzadas, caminos y otras obras públicas y á pesar de lo abrumado que estaba el Consejero del Rey con sus múltiples funciones militares y rentísticas *prit á cœur* las obligaciones inherentes á su nuevo puesto. [3] Encomendó sin pérdida de tiempo á los Tesoreros la formación de un estado de todos los portazgos y pontazgos establecidos, y de los impuestos destinados al entretenimiento de puentes y caminos [4] y se dió un vigoroso impulso al ramo de obras públicas, cuyo desarrollo correspondió á los años inmediatos del siglo XVII en que siguió ocupando el trono de Francia el mismo soberano.

El paralelo entre España y la nación vecina nos es ya muy desfavorable en tiempo de Enrique IV porque allí se habían echado los cimientos de la organización técnica que aquí faltaba, y no habiéndose aprovechado en la Península el

(1) Eran unos carruajes grandes abiertos y adornado con lujo que se usaban en las funciones de gala.

(2) Vignon. *Etudes historiques.* Tomo I. Parte 1.ª

(3) L. Aucoc. *Conference. Annales de Ponts et Chaussees.*

(4) *Sully Economiste* por Edmond Bonall. Chapitre IV. Article II.

período de apogeo y el siglo de florecimiento en que reinaron los dos monarcas más poderosos y más capaces de la Casa de Austria, claro está que poco podía esperarse en lo porvenir una vez iniciada la rápida decadencia del Reino, mientras en Francia al término del período de las guerras civiles, se prestaba gran atención al fomento de las obras públicas y al desarrollo manufacturero de la nación.

Carlos IX mejoró el ramo de correos estableciendo varias líneas nuevas y nombró en 1565 *Cœntrôleur général des chevauchcurs de l'escurie,* autorizándole para hacer los nombramientos de empleados. Enrique IV creó en 1594 el cargo de Superintendente de coches públicos, [1] y en Mayo de 1597 dió un edicto importante de postas estableciendo tiros de caballos de cambio para alquilar; las mudas se situaban á distancias convenientes y se hacía el transporte de viajeros, equipajes y encargos. Al efecto, había maestros de postas en las ciudades y pueblos é inspectores dedicados á la vigilancia del servicio. Las paradas se arrendaban por tres ó seis años con arreglo á una tarifa por cada caballo, y cualquiera podía utilizar las postas sin más formalidad que la de recabar un billete de ruta señalando el día y hora de la salida. [2] Como no se había generalizado mucho el uso de los coches, el reglamento lo limitaba á determinadas direcciones; en cambio se retrasó muchísimo tiempo el planteamiento en España del servicio público de carruajes.



[1] *Sully Economiste,* par Edmund Bonall, chapitre IV, article II.
[2] Verdegay. Capítulo X.

CAPITULO V

Obras militares y civiles. Régimen industrial

I. Fortificaciones construidas en España y en América.—Palacios Reales.—Se encomienda á D. Juan Herrera la Dirección general.—Arquitectura plateresca y clásica. Adelanto de España en las bellas artes, literatura y ciencias.

II. Acaparamiento de los altos cargos por los flamencos.—Su influencia en la política económica del Emperador. - Felipe II mantiene el mismo sistema. - Clamoreo de los antiguos escritores contra el régimen comercial.

III. Leyes suntuarias españolas. - Protección concedida en Francia á las industrias de lujo. -- Prohibiciones y trabas puestas en España al uso de coches.—Reclamaciones contradictorias de las Cortes y providencias generalmente desfavorables al interés nacional.

IV. Manufacturas de Castilla y Cataluña.—Artículos de exportación. - La contratación en Medina del Campo.—Recuas de mulas y trenes de carretas para abastecer sus grandes almacenes. - Decadencia de las ferias.—Marina mercante.

V. Hegemonía de España.—Nuestros políticos y diplomáticos.—Extensión del idioma castellano y de las modas españolas. - Gastos cuantiosos de las guerras extranjeras.—Enormes tributos y bancarrota.—Decaimiento de las Cortes.—Síntomas de aniquilamiento del Reino.

I

Si la atención prestada al fomento de las obras públicas fué escasa en los tiempos más brillantes de nuestra historia, causa asombro la labor inmensa desenvuelta en otro orden de trabajos extendidos por todos los ámbitos del mundo. La colonización de las Américas y de las Indias orientales se hacía en otras naciones por compañías concesionarias, pero por una preocupación lamentable se rechazaba en España la asociación de capitales para este género de empresas, y declarada inalienable la jurisdicción Real de Indias, el Gobierno de España, y muy especialmente Felipe II, dirigió personalmente y con una actividad prodigiosa aquel cúmulo de construcciones, de las que decía Pompeyo Leoni: «Ni Roma bajo los emperadores tuvo tantos artífices y mecánicos á sus expensas como tiene el Rey de España en Euro-

pa. ¡Lástima que se emplease tanto dinero y tanto trabajo en obras improductivas y en su mayor parte estériles para el progreso de la Metrópoli!

En los volúmenes de Llaguno y Cean Bermúdez relativos á los *Arquitectos y obras de arquitectura en España,* ocupa todo el tomo II y cerca de la mitad del I y del III el período de 1517 á 1598 de los dos reinados. Se trabajó en el de Felipe II en las fortificaciones de Jaca, Rosas, Peñíscola, Barcelona, los Alfaques, Cullera, Ayamonte y Alicante, emprendiendo las de Cartagena; en Gibraltar se terminó el mandracho y se repararon las murallas, levantando en la Coruña los castillos de San Antón y del Morro; se trabajó en las fortificaciones de San Sebastián, Fuenterrabía, Pamplona, Setuval, Otón viejo, San Sian, Cabeza Seca y Peniche. Se hizo lo propio en las islas Baleares y en las Terceras, gastando millón y medio de ducados en las defensas de la costa de Africa; se construyeron de nueva planta ó se repararon todas las plazas fuertes del Estado de Milán, y las de Orvieto, Telamón, Puerto Hércules, Gaeta, Civitela, Brindis, Otranto, San Telmo, Cabel de Lobo, gastándose un millón de ducados en el castillo de Amberes y otro en el de Edinfor. Para proteger los inmensos dominios de América se fortificaron la Habana, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, y en el continente Cartagena de Indias, el río Chagre, San Juan de Ulua, el Callao, Guayaquil, Portobelo y otros muchos puntos estratégicos.

Levantáronse al propio tiempo numerosos edificios religiosos y civiles, como catedrales, iglesias, lonjas, casas de ayuntamiento, audiencias, seminarios, hospitales, y fueron tantos los conventos construídos, «que no cabría la lista en breves páginas, bastando consignar que un sólo fraile de San Agustín levantó cuarenta por orden del Rey.» (1)

El Emperador nombró Visitador de las Obras Reales á Bustamante de Herrera, quien dirigía los palacios y sus dependencias en Toledo, Granada, Sevilla, el Pardo y Aran-

(1) Picatoste. *Los Españoles en Italia,* tomo I, parte primera, cap. XXI.

juez. Se restauró el alcázar de Madrid con el producto de los derechos impuestos por las primeras licencias para llevar negros á América. [1]

La dirección de los palacios, encomendada por Felipe II á Juan de Herrera, era una especie de Ministerio; allí se preparaban los planos para el gigantesco monasterio de San Lorenzo del Escorial, cuya obra costó, según Canga Argüelles, 360 millones de reales, cifra muy superior á la señalada por el P. Sigüenza y tal vez algo exagerada; se hacían también los proyectos de la iglesia de San Bernabé en la misma villa, los del palacio de Aranjuez edificado en aquel reinado, las Caballerizas Reales de Madrid y otras muchas obras y reformas en los palacios de Lisboa, del Pardo y otros puntos. También proyectó el célebre arquitecto la catedral de Valladolid, el archivo de Simancas, la lonja de Sevilla, la casa de Torrelodones, donde pernoctaba el Rey en sus frecuentes viajes al Escorial, no pocas iglesias y conventos y los puentes y acequias de riego antes indicados.

La arquitectura ojival se mantenía en España en la plenitud de su desarrollo al comenzar la XVI.ª centuria, sin duda porque las prolongadas guerras de la Reconquista retrasaron la construcción de nuestras hermosas catedrales, y aun después de importados los cánones del Renacimiento, se aplicaba en los templos el arte ojival. Adoptábase para los edificios el nuevo estilo italiano, transformado en plateresco, por las reminiscencias de la exuberante y fastuosa ornamentación del gótico florido y de la arquitectura mudéjar, constituyendo el profuso pero hermoso decorado que campea en el palacio municipal de Sevilla y en las Universidades de Alcalá, Salamanca y Valladolid. En tiempo de Felipe II cayó nuestra arquitectura en la copia rígida y fría de los órdenes clásicos, sustituyendo al elegante bordado de las masas, la seca regularidad y la austera desnudez que resalta en el monasterio del Escorial y en la catedral de Valladolid.

[1] Canga Argüelles *Diccionario*, tomo II. Palacios y Sitios Reales.

En aquel período de apogeo brillaba España lo mismo en las artes bellas de la escultura, la pintura y la música, como en la literatura y en la ciencia.

II

Para conocer la desfavorable influencia que ejerció en la prosperidad industrial de España el entronizamiento de la Casa de Austria es menester recordar la alarma con que fué recibido en Castilla el joven monarca Carlos I cuando vino en 1517 de Alemania á tomar posesión del trono. Hallábase rodeado de flamencos, cuya insaciable codicia era conocida desde el tiempo de su padre Felipe *El hermoso;* [1] eran ellos sus consejeros íntimos; Chievres le dominaba como ayo y como ministro; se nombró á Sauvage Canciller de Castilla; á Croy Arzobispo de Toledo con gran escándalo, cuando aun estaba viva y resplandeciente la memoria del gran Cisneros; Utrech recibió el Capelo y se le designó como Regente al ausentarse el Rey para recoger la Corona imperial, con infracción de las leyes de Castilla opuestas á que las riendas del gobierno cayesen en manos extranjeras. Los Thaxis acapararon el monopolio del servicio de postas, atropellando otros derechos anteriores; los Fúcares se hicieron con los negocios más pingües, y según la petición de las Cortes celebradas en Valladolid en 1542 no quedaban «maestrazgos, ni obispados, ni dignidades, ni estados de señores, ni encomiendas que ellos no arrienden ni disfruten; de pocos años aca se entrometen en comprar todas las mercaderías y mantenimientos, de que reciben estos reynos notorio daño y agravio, y V. M. mucho deservicio. Y si esto

[1] Como en esta clase de apreciaciones puede revestir mayor imparcialidad el testimonio de los escritores extranjeros, apelamos al de Robertsón en su *Historia de Carlos V.* Tomo II. Libro I. Pedro Mártir Anglesia entonces residente en la Corte de España, y que no tenía motivo para engañar á los lectores ha dejado en sus notas una prueba casi increible de la insaciable y violenta codicia de los flamencos. Según un cálculo muy moderado en diez meses enviaron Chievres y Saavage á los Países Bajos por valor de un millón y cien mil ducados.

no se remediare, del todo se perdería la contratación quedando en manos de extranjeros.»

Basta este cuadro tan gráfico para comprender los peligros que había de ofrecer el porvenir de las manufacturas españolas aquella intrusión en las esferas del gobierno español de personas extrañas procedentes de un país más adelantado en la industria, cuyo interés consistía en acaparar el mercado español y más especialmente el del Nuevo Mundo. Para contrarrestar su decisivo influjo, era muy escasa la autoridad de los municipios muy quebrantada desde la guerra de las Comunidades, ni de unas Cortes reducidas á ejercitar el derecho de petición y compuestas exclusivamente de procuradores insaculados entre los regidores de determinadas villas y ciudades que gozaban por compra los oficios concejiles, y á quienes colmaba de dádivas el Monarca.

Faltaba en España el enaltecimiento de la burguesía como nervio y fundamento de la prosperidad de las artes y de las manufacturas; pero por desgracia toda la política comercial adoptada por el primero de los Austrias se inspiró en un espíritu contrario. No cabe en este lugar la demostración palmaria de este aserto, bastando por el momentos recordar á Clemencín, quien al exponer la diferencia entre el espíritu verdaderamente nacional que inspirara las pragmáticas de los Reyes Católicos y el carácter anti-español de las vejatorias medidas dictadas por su nieto exclama: (1) «Estas disposiciones parecen dictadas *por la más profunda estupidez ó la más refinada malicia y ojeriza contra las fábricas españolas.* No sería temeridad sospechar que tuvo parte en ello el influjo del país donde se forjó la pragmática de Bruselas, ni que los dueños de sus antiguas y acreditadas fábricas, celosos de las de Castilla, aspiraran á destruirlas ó por lo menos á cortarles los vuelos, para que no pudiesen llegar en ningún tiempo á competir con las flamencas.

(1) *Elogio de la Reina Católica* Ilustración XI

Felipe II siguió en orden á la industria, según el mismo historiador, el sistema establecido por su padre que vino á cambiar el rumbo fijado por los Reyes Católicos: intervención continua de la autoridad, restricciones y reglamentos perpetuos agravados por la dura mano del fisco «sin que la experiencia de los inconvenientes y la progresiva decadencia de nuestras fábricas fuesen bastantes para que se abriesen los ojos y conociesen los extravíos.» Aquí se legislaba en interés de la Corona y á menudo del consumidor, pero siempre en contra de la producción nacional y del fomento de la riqueza patria.

El descubrimiento de América y las ideas á la sazón dominantes acerca del monopolio del tráfico ultramarino ofrecieron ocasión propicia para afianzar la prosperidad de la Metrópoli, pero los errores del período de organización en tiempo de Carlos I fueron decisivos y sus sucesores no supieron ó no pudieron remediarlos mientras reinó la Casa de Austria No es, por tanto, extraño que los escritores políticos de los siglos XVI y XVII, al ver avecinarse la ruina de España, clamasen contra el mal camino seguido hasta entonces: el Padre Mercado, Sánchez de Moncada. Ceballos, Martínez de la Mata, Damián Olivares y otros abogaron con calor por el fomento de las fábricas exponiendo muchas verdades, aunque mezcladas á veces con algunos errores dominantes en su tiempo, y más adelante Fernández Navarrete, Zabala, Ustáriz. Ward, Capmany, Sempere y Guarinos, etc., demostraron hasta la saciedad la desdichada política económica de aquellos tiempos, punto algún tanto obscurecido en este siglo por Flores Estrada y algunos tratadistas que escribieron inspirados en prejuicios de escuela. La frase más gráfica para definir aquel régimen absurdo la empleó el P. Jesuita Joaquín de Villarreal en su censura de la Theórica y Práctica de Comercio y de Marina de don Gerónimo Ustáriz. «Entre nosotros no es *Aduana doble* la extranjera, sino la nacional, porque no llegan los forasteros á pagar la mitad que los naturales» y no consistían tales

dislates en el atraso de la ciencia económica, como algunos autores han supuesto.

El P. Mariana combatió con energía las alteraciones de la moneda, la tasa y la prohibición de su salida, discurriendo también con buen criterio Cevallos, Saavedra Fajardo y otros escritores [1] y mal podían proceder los errores de nuestros gobiernos del estado general de los conocimientos en la materia, cuando el rumbo seguido en el régimen comercial de España era tan distinto del adoptado en las naciones más prósperas de Europa.

III

El título XIII, libro VI de la *Novísima Recopilación* contiene una larga serie de leyes suntuarias dictadas con nimia proligidad, cuyos efectos fueron en general contrarios á la prosperidad del Reino. Comprendían el orden y arreglo que ha de observarse en los trajes y vestidos por toda clase de personas; el modo de llevar los lutos y la prohibición de hacer bufetes, escritorios, braseros y otros muebles guarnecidos de plata, providencia dictada en 1593 con tan poco tino que causó la ruina de la brillante orfebrería y platería española cultivada por artistas como Arphe, Becerril, Carrión, Benes, y los célebres plateros catalanes que enviaban sus primorosos trabajos á Italia. La abundancia de plata y aun de oro brindaba á los españoles á inundar toda Europa de vajillas, braseros, estufillas, badilas, empuñaduras de espadas y muebles adornados de ricos metales; pero era tal la ceguedad de los gobernantes en materias económicas, que se hacía todo lo posible para envilecer aquellas riquezas prohibiendo simultáneamente su salida y su empleo.

Se fundó tan perniciosa provisión en la eterna tutela de que no conociendo los compradores la ley, podían padecer engaño. ¡Qué razón—exclama Sempere y Guarinos—

(1) *Economistas españoles en los siglos XVI y XVII*, por Federico Rahola. Articulo III.

«para cerrar los talleres y las tiendas y privar de estímulo al trabajo! Se ponían trabas á los artistas del país, cuando los extranjeros introducían las mismas alhajas sin semejantes estorsiones. ¡Miserables artesanos españoles, víctimas de los Reyes que debían protegerles!» (1)

Se dieron otras órdenes impidiendo el uso de carrozas «con forros de seda ni guarnición con terciopelo, ni pasamanos, ni fluecadura, ni pespunte, ni guarnición alguna con oro, plata ni seda; ni freno, ni ropas, ni estribos, ni clavazón dorada, ni plateada, ni pavonada en machos y mulas, só las penas en esta ley contenidas.» (2)

En 1578, á petición de las Cortes de Madrid, se ordenó «que ninguna persona de cualquier estado, condición y preeminencia, no pueda andar en caballo, ni en quartango, ni en yegua, ni en otra bestia caballar con gualdrapa de paño, ni de seda, ni de cuero, ni de otra cosa alguna, de rua ni de camino por ninguna ciudad, villa ni lugar de estos nuestros Reynos y Señoríos; so pena de que por la primera vez, etc.» (3)

Ha querido disculparse este furor de las leyes mutuarias españolas con las ideas predominantes á la sazón, sin tener presente que en las demás naciones europeas seguían un rumbo distinto. La fabricación de objetos de lujo se multiplicó en Francia por el fausto de la Corte elegante de Francisco I y la suntuosidad de la alta nobleza. La orfebrería hizo grandísimos progresos y sus artísticos productos adquirieron amplia salida hacia los países extranjeros. (4) El contacto con Italia sirvió no sólo, como en España, para fomentar el arte de la pintura debida á los grandes maestros del Renacimiento, si no que con la protección concedida á Bernardo de Palissy, se creó en Francia la bellísima cerámica esmaltada que enriqueció á varias ciudades. Los

(1) *Historia del Lujo y de las leyes suntuarias*, Reinado de Felipe II.
(2) *Novísima Recopilación*, libro V, titulo XIV, ley III.
(3) *Novísima Recopilación*, libro VI, título XV, ley I.
(4) Noël. Tome II. Livre II. Chapitre I.

monarcas y las altas clases sociales estimulaban simultáneamente las fábricas de tapices mientras en España durante los reinados de los Austrias se limitaron á sostener algunos oficiales del ramo ocupados en las reparaciones de los numerosos paños *traídos del extranjero* para ornamento de sus palacios.

Enrique IV de Francia, contemporáneo de Felipe II, tuvo empeño de introducir en su país el cultivo de la morera, la fabricación de tejidos de seda, de cristales y toda clase de manufacturas extranjeras, llevando al efecto hábiles operarios, y como Sully le objetase con la cuantía de los gastos que estos proyectos originarían, le contestó con gran previsión «je veux establir pour mon contentement particulier, l'embellissement et enrichissement de mon royaume et pour oster l'oysiveté de parmi mes peuples» (2) lenguaje verdaderamente inspirado de un monarca que preparó el engrandecimiento y prosperidad de Francia con aquellos proyectos y otros muchos que logró dejar planteados, á pesar de su prematura muerte. La correspondencia sostenida entre el Rey y su Ministro demuestra también que los gobernantes franceses habían sido bastante avisados para abolir las leyes suntuarias antes de que comenzase en España el reinado de Carlos I.

Al regreso de la princesa viuda D.ª Margarita á Alemania quedó abandonado el empleo de los coches en España, según se ha consignado anteriormente, volviendo á utilizar las literas hasta que los flamencos los introdujeron de nuevo en el reinado del Carlos V y á usarlos con tanto fausto que «consumían las haciendas, atropellaban las gentes y espantaban las mulas y caballos derribando á los que en ellos iban montados, sin atender á nadie ni guardaban el debido respeto al Santísimo Sacramento, no parándose quando pasaba su Divina Magestad, y haciendo á veces detener á los Sacerdotes que lo llevaban, según consta por la petición 108 de las Cortes de Valladolid de 1555 supli-

(2) *Sully. Economies Royales*, par Joseph Chailley Chapitre III. Section II. Industrie

cando la absoluta prohibición tanto de los coches como de las literas.» [1] Se respondió que se proveería lo más conveniente, pero no se dictó en aquel reinado la medida reclamada por los Procuradores con tan pobre criterio.

En las Cortes de Madrid celebradas en el año 1563 se renovó la petición sin obtener resultado, pero se insistió sobre el mismo tema en 1578, en atención á que había crecido el número de carruajes subiendo el precio de las mulas *con grave perjuicio para la labranza y al exercicio de la cavallería*, y se mandó «que nadie pudiera traherles como no fuera con quatro cavallos propios de su dueño,» permitiendo solamente las mulas yendo de camino,» y en las Cortes de Madrid de 1588 se pedía la revocación en un extenso y razonado escrito. En efecto, la experiencia demostró que mientras se consintieron los coches «aumentó la crianza de mulas, que huvo la mayor cantidad y comodidad en el precio que nunca se vió en estos reynos y del haverse prohibido, los labradores han recibido más daño que provecho;» explanando otros muchos razonamientos solicitaban. «Que fuera de las personas Reales nadie pueda traer coche ó carroza de rua sino con dos cavallos ó mulas solamente y de camino, con los que quisieren.»

No estimó Felipe II suficientes aquellas razones para derogar la mencionada ley y por el contrario remachó el clavo en 1593, «porque en fraude de lo prevenido se han introducido los carricoches con dos caballos, mulas ó machos, y con quatro ruedas, las dos pequeñas debaxo de la caxa y otras dos grandes de fuera, y otros algunos con tres ruedas, una debaxo de la caxa y dos fuera; queriendo obviar lo susodicho mandamos que lo prevenido y las penas dispuestas se extiendan á todos los carricoches y carros largos, y otros cualesquier; y se executen las penas irremisiblemente en las personas y bienes de los que los traxesen.» [2] Quiere

(1) *Historia del Luxo* por D. Juan Sempere y Guarinos. Tomo II. Capítulo II. Reynado de Carlos V.

(2) *Novísima Recopilación*. Libro VI. Título XIV. Ley V.

decir que prevalecía el don de errar en estas materias, y cuando los procuradores rectificaban su proceder equivocado, se encargaba la Corona de persistir en un camino dañoso y completamente extraviado.

IV

España, que había alcanzado un lugar culminante entre las potencias europeas durante el afortunado reinado de Isabel I y Fernando V, afianzó su hegemonía con la extensión desmesurada de los dominios de América y de los territorios agregados bajo el cetro del Emperador Carlos V, adquiriendo el espíritu nacional tal aliento de vida, que se hubieran asentado sobre sólidas bases los futuros destinos de la Nación; sin el cúmulo de desaciertos cometidos en su gobierno.

No cabe en los límites señalados á este libro ni aun el examen superficial de las causas de nuestra rápida decadencia, pero dentro del marco cabe un análisis somero de los elementos de tráfico de aquel período, cuyo mayor auge correspondió á la primera mitad de la XVI.ª centuria.

La fabricación de paños era una industria floreciente en las ciudades de Castilla, hallándose establecida en Segovia, Cuenca, Ciudad Real, Villacastín, Ávila, Medina del Campo y otras poblaciones; en Toledo se labraban tejidos de lana, tisúes y bonetería; en Córdoba los célebres guadamaciles, sillas, arneses y tafiletes; en Úbeda y Baeza artículos similares, y en Sevilla y Granada hermosos tejidos bordados de seda. Surtían estos telares no sólo al consumo interior, sino que se enviaban los paños de Cataluña y de Castilla á Francia, Italia, África, Turquía y á otras regiones de Levante; la seda en rama y sus manufacturas entraban en Francia, según se comprueba en la correspondencia entre Enrique IV y Sully. (1)

La cerámica, industria artística genuinamente española,

(1) Sully. *Economies Royales*, par Joseph Chailley, chapitre III, section II Industrie

elogiada por los escritores romanos, formaba parte de nuestro comercio con Italia, á donde enviaban sus productos los talleres de Talavera, Sevilla, Málaga, Valencia, Toledo, Murcia, Calatayud, Biar y Manises, que suministraba vajillas y objetos primorosos á los papas, cardenales y príncipes. [1] Y no debe sorprender este aprecio de nuestra mayólica si se recuerda que se fabricaban en Sevilla los azulejos de revestimiento con brillante reflejo metálico, platos y otros objetos artísticos; en Talavera de la Reina jarros, cuencos y marcelinas de fondo blanco y adornos polícromos, y se supone procedan de Toledo los azulejos platerescos con esmaltes y el escudo de Carlos V. [2] Pero el artículo principal de nuestra exportación eran las excelentes lanas, enviándose también á los países extranjeros cueros, maderas, minerales de varias clases, hierro, acero, plomo, sal, vino, aceite, azafrán, frutas, cochinilla, azúcar, géneros coloniales y los metales preciosos que se traían de América—á pesar de la prohibición de su salida.—

Establecida en Sevilla la Casa de Contratación de las Indias con el monopolio del comercio del Nuevo Mundo—auxiliado por Cádiz habilitado en 1509—convirtióse rápidamente en el emporio de la Metrópoli. Allí se reunían los productos nacionales y las mercaderías de Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Portugal para surtir á España y más principalmente con destino á las flotas de América, con gran provecho de los mercaderes y comisionistas sevillanos y de los fabricantes extranjeros.

La actividad del comercio interior la denotan las ferias de diferentes ciudades, y especialmente las célebres de Medina del Campo, en la que se vendían además de los artículos españoles no pocos exóticos procedentes de Flandes, Francia, Italia y Portugal, principalmente tejidos de lienzo, tapices, paños finos, rasos, brocados, telas de oro y plata, cristales, libros, drogas, bujería, especias, perlas y joyas,

(1) Picatoste *Los Españoles en Italia*, tomo I, parte I, cap. XXI.
(2) *El Arte Industrial en España*, por P. de Alzola. Parte primera, cap. II, art. IV.

haciéndose las transacciones y los giros por sumas fabulosas. El erudito Capmany trató de rebajar la importancia de la contratación en Medina del Campo, (1) acusando de fantásticas las cifras anotadas por Valle de la Cerda, el Padre Mercado y otros escritores; pero según observa Colmeiro, se dejó arrastrar por su espíritu regionalista, siendo indudable que las ventas y compras de aquella feria y los giros representaban sumas de gran consideración.

Clemencin consigna una nota sacada del Archivo de Simancas con la lista de los artículos extranjeros y nacionales conducidos en 1564 al famoso mercado, pocos años antes de su declinación, ya ostensible en 1575. Gozaba la villa del privilegio de cuatro largas ferias anuales que, unidas á las asambleas de las Cortes del Reino, y á la residencia frecuente de los monarcas hasta el advenimiento de la Casa de Austria, acrecentaron rápidamente su censo hasta 14.000 vecinos, dándola vida y animación inusitadas.

Emplazada la ciudad en el corazón de Castilla y en el centro de los focos industriales y agrícolas de Burgos, Segovia, Valladolid, Toro, Zamora y Salamanca; no lejos de Guadalajara, Cuenca y Toledo, y en comunicación con los puertos de Bilbao, Lisboa, Sevilla y de la costa del Mediterráneo, acudían inumerables recuas de mulas y verdaderos trenes de carretas á abastecer las tiendas y almacenes de la gran calle de la Rua, y á los animados soportales de la grandiosa Plaza, hervidero de negocios, en donde se vendían desde los magníficos tapices de Flandes á las joyas más primorosas. ¡Que solitaria yace la villa de las nombradras ferias! Barrios enteros han desaparecido, y á larga distancia del centro se conservan en aquel Herculano los vestigios de un arco, de una torre ó del Castillo de la Mota. (2)

El tráfico comercial y las guerras marítimas fomentaron

(1) *Questiones críticas*. I *Si la industria, la agricultura y la población de España de los siglos pasados han llevado ventaja á las del tiempo presente.*

(2) *España y sus Monumentos.* Valladolid, Palencia y Zamora por D. José María Quadrado.

la navegación que contaba en 1586 más de 1000 buques mercantes en las costas de España y otros 1500 de menor porte destinados al cabotaje. «La marina española era superior á la de Francia y aun á la de Inglaterra, y nada igualaba á la prosperidad comercial de Sevilla, donde el oro de América hacía afluir las riquezas del mundo entero, dominando con estos tesoros en los mercados de Berberia, Roma, Génova, Florencia, Venecia, Nantes, La Rochela, Londres y Lisboa.» [1]

V

El poderío de España fué indiscutible durante nuestro siglo de oro, á pesar de la heterogénea confederación de sus Estados que conservaban notables divergencias en su gobierno é instituciones, manteniánse unidas con estrechos vínculos bajo la férrea mano de los primeros Austrias. Sólo se quebrantó la paz interior desde la derrota de las Comunidades en el rápido allanamiento de Aragón y con motivo de la rebelión de los moriscos de Granada, mientras ardía la discordia en las demás naciones del continente y en las Islas Británicas que á la sazón se hallaban desgarradas por las guerras civiles y religiosas.

El imperio de Felipe II fué, según Lord Macaulay, «uno de los más poderosos que hayan existido, siendo su influencia en Europa durante algunos años, mayor que la de Napoleón 1.º El ascendiente de España era en cierto modo merecido, pues lo debía á su incontestable superioridad en el arte de la política y de la guerra; era la patria en el siglo XVI de los hombres de Estado y de los capitanes famosos, pudiendo reivindicar para sí y los graves y altos personajes que rodeaban el trono de Fernando *El Católico* las cualidades que atribuía Virgilio á sus conciudadanos. La habilidad de los diplomáticos españoles era célebre en toda Europa y

(1) *La España desde el Reinado de Felipe II hasta el advenimiento de los Borbones* por Mr. Ch. Weis.

vive todavía en Inglaterra el recuerdo de Gondomar. Ni tampoco hubo nunca en ninguna sociedad moderna tantos hombres eminentes á la vez en las letras y en las carreras de la vida activa.» [1]

Otros autores extranjeros han emitido juicios no menos encomiásticos. Dice Weis que «España se elevó rápidamente al rango de potencia preponderante; los españoles tenían el don de conservar su autoridad, una vez sentada sobre los pueblos conquistados, y los virreyes aquella familiaridad noble que no excluye la obediencia ni el respeto. La infantería era la primera de Europa; el infante era intrépido bajo el fuego y lleno de respeto hacia sí mismo; los jefes se distinguían por su conocimiento y práctica del arte de la guerra, que hacía capaces á casi todos para el mando. La literatura española ejercía una influencia decisiva en el teatro francés, y la lengua castellana estuvo á punto de invadirla y la enriqueció con sus palabras sonoras y con sus cumplimientos armoniosos y huecos. París se asemejaba á Madrid en tiempo de la Liga; los franceses estaban españolizados é imitaban sus modas y aun la extravagancia de sus trajes: Los jóvenes más distinguidos de las principales naciones iban á la capital de España para completar su educación conforme á las maneras de la urbanidad castellana. Los palacios de sus Embajadores en el extranjero eran el centro de la sociedad más elegante, y la diplomacia española poseía la distinción y la superioridad moral que no adquirió la francesa hasta la época de Luis XIV. [2]

El eximio Cervantes, en la reseña de su viaje por Valencia, Barcelona, el Languedoc y Milán á Roma, confirma la extensión de nuestro idioma, cuando al alojarse en un mesón de la Provenza dice «donde por conocer que eran españoles les hablaron en lengua castellana, porque en Francia ni varón ni mujer dejan de aprender la lengua castellana.» [3]

(1) *La Guerra de sucesión en tiempo de Felipe V.* Biblioteca clásica. Tomo XVI. Introducción.

(2) *La España desde Felipe II*, tomo I. Introducción.

(3) Foronda. *Cervantes viajero* Persiles.

Mas aquel brillo se obtuvo con una política agresiva y aventurera que lanzó á la Metrópoli, cuya población no excedió de diez millones de habitantes—ó sea la mitad de Francia á unos dispendios enormes y desproporcionados con los recursos nacionales. El sueño quimérico de dominación universal de Carlos I y Felipe II y sus guerras extranjeras sostenidas con tanta perseverancia, á pesar de las reclamaciones de las Cortes, consumían rápidamente los tesoros del Nuevo Mundo, y nuestra agricultura y nuestras artes sufrían el agobio de los enormes tributos y de la falta de brazos. «No se gastaba en obras públicas lo que imperiosamente reclamaba la nación, y para racionar las tropas de Flandes, Milán, Nápoles y Sicilia se hacían continuas remesas de oro que nunca bastaban para unas atenciones tan ilimitadas.» (1)

Causa tanta pena como asombro el análisis de las sumas invertidas en las guerras de Flandes, de Italia, de Inglaterra, de Francia, Portugal y de la Liga, y Felipe II prodigó además sus recursos para formarse un partido en Inglaterra, en Alemania, Suiza, Italia y hasta en Suecia y en Polonia, calculando Sully los gastos extraordinarios de su reinado en la enorme suma de 600 millones de ducados. También han tenido algunas otras naciones un período de política invasora y arrogante, pero el error fundamental de ambos Austrias estuvo en creer que se puede afirmar la supremacia, prescindiendo por completo del fomento de la riqueza, que es el nervio de las naciones, equivocación lamentable en la que no incurrió Napoleón I y mucho menos los hombres de Estado ingleses, que han tenido siempre gran sentido práctico, aventajando en largos períodos á nuestros ideólogos.

Quiere decir, que el Imperio español tuvo grandes analogías con el de los romanos por el menosprecio del trabajo, unido á una extensión desmesurada de los dominios, y ocurrió lo que forzosamente había de derivarse

(1) Toledano. *Instituciones de Hacienda pública de España*, tomo I, cap. XIV.

de un desequilibrio tan grande entre la cabeza y el cuerpo, así como entre los medios disponibles y los fines perseguidos.

El cúmulo de dispendios indujo al Emperador en sus apuros, á embargar sin escrúpulos las riquezas traídas por cuenta de los particulares en las flotas de Indias, dándoles en cambio juros, y abrumado Felipe II por las guerras mencionadas, las sostenidas contra los turcos y la rebelión de Granada, contrató en Génova y Venecia grandes empréstitos, apeló á los anticipos forzosos, á los impuestos extraordinarios, á los subsidios de las iglesias, á la confiscación de los tesoros de América y á la venta de encomiendas, jurisdicciones, hidalguías, regimientos, escribanías, alcaidías, tierras baldías, oficios y dignidades; (1) duplicó el impuesto de alcabalas; dió rienda suelta á la amortización civil y eclesiástica; alteró la moneda, creó nuevos arbitrios y después de exprimir tanto al Reino, se vió precisado á suspender el pago de los réditos de la deuda, originando la célebre bancarrota y el descrédito nacional.

Para cimentar su poder absoluto «remudó toda la Monarquía y la arregló de modo que todos estuviesen colgados de sus labios. Compuso los Consejos de letrados, que, no teniendo más fincas que una porción de textos, estaban siempre á su devoción,» (2) y con este endiosamiento del Monarca y el achicamiento llevado á todos los institutos y á todas las fuerzas vivas del país, comenzó, á pesar de las dotes extraordinarias de Felipe II, á cumplirse la profecía de Campanella, señalándose en su reinado las grietas en el grandioso edificio del imperio español.

Las Cortes, reducidas á la impotencia, cedían siempre, bien que no sin protesta. A los halagos y violencias del poder correspondían los procuradores aceptando primero una participación en el servicio; pidiendo después gracias y

(1) *Fundación de los Erarios públicos* y *Montes de Piedad*, por D. Luis Valle de la Cerda.

(2) *Cartas Político-económicas* del Conde de Campomanes, publicadas por D. Antonio Rodríguez Villa. Carta 2.ª Felipe II.

mercedes que les eran otorgadas sin medida, y accediendo siempre con su docilidad á los deseos del Rey y de sus Ministros. Las Cortes de 1576 no pudieron ser más que la continuación de las anteriores, que sin autoridad ni prestigio caminaban rápidamente á su nulidad más completa.» (1) Las de 1579 declararon «que faltaba ya hasta la esperanza del remedio por estar gastados los caudales de los tratantes y del todo descompuesto y desbaratado el universal y particular comercio,» y las de 1592 «que no había ni podía haber duda en que el reino estaba acabado y consumido del todo.»

«La cuestión religiosa había creado para España una situación de guerra que agotaba todas sus fuerzas. Entre el valor de nuestros soldados y los recursos de la patria aparecía un notable contraste que denunciaba el enflaquecimiento y la ruina de la Nación. Eran incompatibles el poder absoluto y el sistema representativo del pueblo.» (2)

Comenzada la decadencia de España con un monarca de indiscutible capacidad, pero idealista en su obra política, calcúlese el derrumbamiento que nos esperaba dada la pobreza intelectual de sus sucesores.



(1) *Cortes de Castilla*. Códice restaurado. Tomo V adicional. Introducción.
(2) *Cortes de Castilla*. Códice restaurado. Tomo V adicional. Introducción.

EPOCA TERCERA



Reinados de Felipe III, IV y Carlos II.

CAPÍTULO I

Escasez de Obras públicas.

I. Carencia de leyes del ramo.—Puentes del siglo XVII.—La Junta de Guipúzcoa ordena á los pueblos la conservación de los caminos y dispone la apertura de los nuevos.—Régimen de los costeados por las corporaciones vizcainas.—Suspende el Gobierno las obras de la carretera de Orduña.—La prestación personal.—Reparaciones del puente de Córdoba.—Falta de organismos regionales en Castilla.—Se abstiene el Estado de costear las vias de comunicación.

II. Tentativas infructuosas para proseguir los canales de Tauste é Imperial.—Proyecto de acequia derivada del Gallego.—Pantanos de Bonas, de Cascante y de Bellén.—Otros intentos fracasados en los rios Mundas, Segura y Tajo.—Real patrimonio de Aranjuez.

III. Estudio de un canal de enlace entre el Guadalete y el Guadalquivir.—Se desiste de las mejora de los cauces del Duero y del Guadalquivir.—Desaparece la navegación del Tajo.—Las Cortes de Aragón promueven sin conseguirlo la idea de convertir en navegable el Canal Imperial.—Nuevos proyectos que tampoco prosperan.—Canal abierto por los españoles en Flandes.

IV. Obras ejecutadas en los muelles de Barcelona, Valencia, Cartagena, Málaga y Cádiz.—Trabajos para preservar á Sevilla de las inundaciones.—Puerto de Castro Urdiales.—Mejora de la ria de Bilbao.—Severa reprimenda dirigida al Consulado é información relativa á los gastos hechos con distinto destino de las obras.

V. Muelle de Motrico.—Subvención de la Caja de Méjico para facilitar la entrada del puerto de Orio en donde estaban los astilleros de las Reales Armadas.—Informe relativo á la incorporación á la Corona de la bahia de Pasajes.—Alumbrado maritimo.

I

Siendo las obras públicas un barómetro excelente para medir el grado de adelanto y prosperidad de las naciones, acúsase de modo elocuente la postración de España durante el siglo XVII en el abandono de tal linaje de trabajos por las

abatidas corporaciones y particulares, que antes subvenían á las necesidades más apremiantes, ya que no supo el Estado español organizar el servicio de comunicaciones en la época de su grandeza y apogeo.

Como si no figurasen tan menguados tiempos en la Historia de España, hay una ausencia completa de providencias relativas á Obras públicas en el título XXXIV, libro VII de la *Novísima Recopilación,* y ocurre lo propio para toda la centuria en el título inmediato correspondiente á Caminos y puentes. Unicamente al revisar en los códigos las obligaciones de los Corregidores se tropieza con la pragmática dictada por Felipe IV en 1648 ordenándoles que procuren la seguridad de los caminos, como se hacía en épocas remotas de la Edad Media. (1)

Reunidas las obras comprendidas en la «Reseña» de D. P. C. Espinosa y las de Llaguno y Cean Bermúdez, sólo aparecen cuatro puentes levantados en aquellos cien años. La Junta de Valladares de Valencia ejecutó uno sobre el Turia; en 1629 construyó Juan de Olaeta el de Sasiola en el Deva; el de Garaicejo, en el camino de Madrid á Badajoz, se erigió entre los años 1630 á 1640, y el de Briñas, sobre el Ebro, por el maestro Urquiola, en 1643. Se llevaron á cabo además algunas reparaciones en el puente de Toledo de Madrid, en el de Salamanca y otros sitios, todo lo cual arroja un balance bien pobre.

No obstante, un análisis detenido de los archivos acusaría bastantes omisiones, especialmente en las comarcas aforadas. Como la Diputación de Guipúzcoa tuvo cuidado de publicar el *Indice de los documentos y papeles del Archivo de la Provincia* custodiados en la Villa de Tolosa, demuestra su examen el espíritu de iniciativa que había en las Provincias Vascongadas aun en aquellos tiempos de estancamiento. Durante el siglo XVII se construyó no sólo el mencionado puente de Sasiola en Deva, sino los de Amute, Mendelo é Iraeta, reedificándose el de Anoeta, (2) y se trabajó bastante

(1) Libro VII, título XI, ley XXIII.

(2) Negociado núm. 8. Puentes, calles, puertos, muelles, casas de cadenas, cárceles, etc.

en las reparaciones y aun en la apertura de caminos vecinales por el fragoso territorio euskaro.

La Junta de Guipúzcoa ordenaba á los pueblos la reparación de las calzadas con carácter imperativo. Se ordenó en 1699 que las justicias hagan componer los caminos en su jurisdicción dentro de un mes, y en caso de resultar queja haga reparar la Diputación *á costa de las Repúblicas omisas.*» [1] Esta medida coercitiva demuestra la autoridad del Cuerpo foral sobre los pueblos que fructificó en el siglo inmediato dando desarrollo á la construcción de carreteras en la comarca vasco-navarra.

El *Indice de documentos* custodiados en el Archivo de Tolosa comprueba la superioridad gerárquica en este ramo de la Junta general y la Diputación; desde el año 1598 al de 1700, que comprende los tres reinados de la época tercera aparecen 25 expedientes de caminos vecinales. En 1598 el de reparación del de Tolosa al puente de Urto, en Navarra; en 1603 el de los nuevos caminos y calzadas en las villas de Vergara y Elgueta; en 1697 sobre dudas suscitadas respecto de la forma ó proporción en que debían contribuir á los gastos de apertura del camino de San Adrián los cuatro pueblos de la Parzonería de Guipúzcoa, y los demás expedientes se refieren á la reparación de caminos, puentes y pontones. [2]

El régimen establecido en Vizcaya era parecido. El Fuero encomendaba á las anteiglesias el cuidado de los caminos, pero era bajo la dependencia de la Junta de Guernica, del Regimiento y la Diputación; concurrían al mismo fin el Consulado de Bilbao que representaba los grandes intereses del tráfico mercantil y las villas fundadas con una constitución municipal derivada de los fueros castellanos.

En nuestra *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya* hemos tratado extensamente de este punto presen-

[1] *El Guipuzcoano instruido*, por D. Domingo Ignacio de Egaña. Año 1780 Caminos públicos.

[2] Negociado núm 7. Caminos vecinales y ramales.

tando varios ejemplos de los acuerdos tomados en materia de vías de comunicación. La Junta de Guernica dispuso en 1646 que los pueblos del tránsito reparasen el camino real de Guerricaiz á Lequeitio dándole la anchura de cuatro brazas y media «para que puedan pasar libremente los carros cargados de vena.» (1) El Corregidor, que como presidente de la Diputación ejercía el poder ejecutivo, apercibió á los concejos conminándoles con la multa de 30 ducados si no cumplían el mandato en el término de dos meses. La Junta general y el Regimiento repitieron esta clase de órdenes en diversas épocas.

La ciudad de Orduña, la villa de Bilbao y el Consulado otorgaron en 1681 una escritura que presentaron á la Diputación del Señorío con las bases para abrir por la peña de Goldecho un camino carretero con el objeto de surtirlo de mantenimientos, sin verse obligado á recibirlos por mar de las naciones extranjeras, con las que el estado de guerra era muy frecuente. El Cuerpo foral aprobó la escritura y decidió apoyar en sus gestiones á las partes contratantes, aunque sin ayudarlas con sus recursos.

Se emprendieron las obras del camino de Bilbao á Pancorbo, mas las reclamaciones de Alava lograron en 1685 la orden del Gobierno para suspenderlas, y aunque la Diputación vizcaína expuso al Rey las fundadas razones con que solicitaba se derogase tan injusta medida, se dictó á pedimento de Alava y Guipúzcoa la Real cédula en 30 de Agosto de 1686 mandando que cesasen por entonces los trabajos de apertura del camino carretero.

Paralizada por orden de la Corona con tan poco acierto la nueva vía de comunicación destinada á salvar la laguna que existía en las estribaciones de la peña de Orduña para el paso hacia Bilbao de los carros que transitaban por las llanuras de Castilla, tuvieron que limitarse el Consulado y los pueblos interesados á conservar el camino viejo.

En los autos formados en 1693 ante el Corregidor del

(1) Archivo de Guernica. Estante 2.º Número 91.

Señorío sobre la composición del mismo entre Orduña y Bilbao, se dispuso, en virtud de la utilidad que alcanzaban las repúblicas de la comarca, la prestación personal obligando á cada vecino á trabajar dos días gratuitamente, con cuya medida se consiguió dejar libres y desembarazados algunos trozos antes cerrados y labrados. Se aplicaba por tanto en Vizcaya el saludable principio de la prestación personal en la misma época en que se utilizaba en Francia en grande escala y con excelente resultado al organizar el régimen de sus obras públicas.

Pocas eran las que se construían en Castilla en el siglo XVII, pero los trabajos de reparación de algunos puentes dan clara idea del expedienteo imperante, mereciendo mención especial el instruído para componer las averías del puente de Córdoba, sobre el Guadalquivir, descritas con gran prolijidad de detalles en la excelente monografía citada en los capítulos anteriores del Sr. Sáinz y Gutiérrez. En 2 de Abril de 1599 firmó Felipe III una Real provisión aprobando el repartimiento de diez mil ducados entre la ciudad y pueblos situados á diez leguas en contorno, para reparar el arco resentido. Nada debió hacerse hasta el año 1607 en que se prohibió el paso de carros, autorizándose el repartimiento de 20.000 ducados. Sacada *la obra á pregón en las ciudades de Andalucía* y *confín de la mar*, no hubo licitador, y aunque se adjudicó en 1613 en 60.000 ducados, fué tarde, porque el arco hondo y su inmediato se desplomaron á consecuencia de una avenida el 1.º de Abril de 1614.

Dióse parte de lo ocurrido al Real Consejo que resolvió con gran presteza; dispuso por Cédula firmada el 15 del mismo mes que se construyera un puente de madera en el hueco, tomando prestados al efecto hasta 1.000 ducados, y no debían tener gran confianza en los maestros cordobeses cuando llevaron de Madrid al ingeniero italiano Lucente Corregio. El arco se cerró en 1626 y como se suscitasen reclamaciones del contratista por falta de pago, se

ordenó por Real cédula al Corregidor de la ciudad «que dentro de cuatro días remita relación cierta y verdadera, en manera que haga fe, de lo que se ha gastado y lo repartido, dictando orden para depositar y ultimar los pagos.» La liquidación ascendió á la importante suma de 17,35 millones de maravedís.

Continuó el puente sufriendo nuevas averías que originaban gravosos repartimientos cobrados con grandes dilaciones y quebrantos, debidos á la despoblación de la ciudad y además á las exenciones alegadas por los ministros de la Inquisición y los caballeros hijos-dalgo, cuyos pormenores pueden consultarse en la mencionada Memoria. De su examen se deduce: 1.º Que se hacían entonces pocas obras, instruyéndose en cambio unos expedientes largos y minuciosos. 2.º La centralización era extremada, requiriendo el examen del Real Consejo aun para trabajos de escasa monta. 3.º La Administración española revestía el carácter meticuloso y esclavo de la forma que constituye actualmente uno de sus principales defectos; y 4.º Sin embargo era entonces más activa, pero no debían archivarse en Madrid los documentos, porque cada incidente se tramitaba con nuevas informaciones y diligencias, sin hacer mención de los antecedentes ni de la historia del asunto.

Este ejemplo demuestra la centralización imperante en Castilla. Habían desaparecido las antiguas *Uniones, Posturas, Ligas* ó *Hermandades,* verdaderas confederaciones de los concejos fundadas para sostener sus franquicias y libertades y para la persecución de malhechores, que perfeccionadas paulatinamente hubieran podido constituir poderosos organismos provinciales para el cuidado de los caminos y la mejora de los servicios públicos. Los corregidores creados como representantes del Poder Real desde los últimos años del siglo XIV, con facultades políticas, judiciales y administrativas ejercidas bajo la dependencia del Consejo de Castilla, absorbieron no pocas atribuciones de los municipios mermando su importancia.

Para que prosperase la creación de un sistema extenso de caminos y de vías navegables era preciso adoptar en Castilla el régimen de la descentralización respetando la autonomía de las corporaciones locales, ó bien implantar el servicio de las obras públicas de interés nacional dirigidas y costeadas por el Poder central ó, mejor todavía, una amalgama de ambos procedimientos como se hacía ya en Francia. Pero aquí, para desgracia nuestra, se optó por el peor camino; no invertía el Tesoro sus caudales en cruzar el territorio de vías de transporte, y en cambio, oprimía á los pueblos el Real Consejo con su fiscalización menuda, faltando además los organismos regionales ó provinciales fuera de las comarcas aforadas, de modo que se dejaba completamente manco el ramo de obras públicas.

II

Acentuada la completa decadencia del Reino, la parálisis se extendía á las acequias de riego, pues apelando á iguales fuentes que las consultadas para formar el inventario bastante lucido de los siglos anteriores, se llega á un resultado harto mezquino, como reflejo de la atonía nacional.

Afirma D. Mariano Royo en la *Memoria sobre riegos* que nada se adelantó durante el siglo XVII en los canales de Tauste é Imperial de Aragón. Rebuscando en la obra de Asso algunos pormenores concernientes á la cuenca del Ebro, encontramos los siguientes: En 1654 estaba tan deteriorado este último canal que no podía servir en muchos sitios, porque las avenidas de los barrancos habían demolido sus ribazos y cegado el cauce. Con este motivo el arquitecto hidráulico D. Domingo de Uzenda fué por orden de la Corte á reconocer el estado de la acequia y calcular los gastos de su limpia y reparación. Publicó con tal motivo una reseña completa del canal, proponiendo el plan para extender los riegos por los llanos de Fuentes hasta Zaida, pero esta idea no se puso en ejecución, porque las urgen-

cias de la Corona y las cortas facultades de los pueblos no permitían que se destinaran los fondos necesarios para esta obra dispendiosa.» [1]

El Gobierno municipal de la ciudad de Huesca presentó á Felipe IV un memorial solicitando permiso para sangrar el Gállego. El Rey envió en 1656 dos ingenieros, los cuales, acompañados de algunos individuos del Concejo, hicieron el reconocimiento, encontrando asequible la idea; pero no teniendo la Corporación municipal los caudales necesarios, se desistió del proyecto, reduciéndolo á proporciones más modestas. Optóse por construir un pantano ó estanque artificial, cerrando con una presa la garganta de Bonás emprendiendo los trabajos en 1686 para terminarlos en 1704, y con las aguas procedentes de aquel río y de otros manantiales se formó un depósito suficiente para regar los términos de varios pueblos.

La iniciativa privada se encargó, sin embargo, de constiuir algunos pantanos. En Cascante (Navarra) se levantó en 1628 la presa del Pulgar, de 8,00 metros de altura máxima y 110 de longitud para embalsar 287.000 metros cúbicos de agua, invirtiéndose unas 500.000 pesetas en la obra. [2]

Por concesión de Felipe IV se construyó también en la provincia de Alicante el depósito de Bellen, cerrado por un muro de 30 metros de altura y 350.000 metros cúbicos de agua.

Para regar las llanuras de Urgel con agua del Segre ofrecieron los pueblos pagar el trenteno de los frutos que se recogiesen, pero no avanzó la realización del proyecto. Atribuye Colmeiro no sólo á desidia los obstáculos presentados para esta clase de mejoras, sino á los derechos adquiridos en virtud de privilegios reales ó posesión inmemorial reforzados por el temor de insuficiencia del caudal de aguas para los antiguos y nuevos regantes, «y á la ignorancia ó

---

[1] *Economía Política de Aragón* Corregimiento de Zaragoza.

[2] *Datos históricos acerca de todos los pantanos construídos en España.* Anales de Obras públicas. Año 1896.

la malicia de los ministros con quienes se consultaban los proyectos promovidos por cuenta y riesgo de los pueblos ó particulares. En 1630 intentó el Comendador de Calasparra y Archena de la Orden de San Juan sacar una acequia de los ríos Munda y Segura para regar 600 tahullas en los términos de Archena y Cotilla, y Felipe IV mandó cegarlo, á pesar de su conocida utilidad, porque no se compadecía con los intereses de la agricultura en las huertas de Murcia y Orihuela.» [1]

En tiempo de Carlos II solicitó un particular la autorización para regar á su costa 60.000 fanegas de tierra en las riberas del Tajo y del Jarama exigiendo en cambio el cinco por ciento del aumento de las rentas, y pareciéndole mejor al Gobierno emprender las obras á costa del tesoro público, se gastaron 100.000 pesos en abrir unas acequias tan sin arte que las aguas llovedizas corrían hacia el río por lo cual no podían derramarse y esparcirse las del cauce por la vega.»

Presumimos que esta última noticia dada por Alvarez Osorio en la *Extensión política y económica* se refiere á las acequias de riego de Aranjuez que pertenecían hasta el año 1868 al Patrimonio de la Corona. Se empezó en 1680 la construcción de la derivada del Jarama, la cual naciendo en la proximidad de Vacia-Madrid sobre la carretera de Valencia viene á morir actualmente en el término de Seseña, frente á Aranjuez y agua abajo de la unión de los ríos Tajo y Jarama. [2] Los desembolsos hechos por Felipe IV en aquella obra, á semejanza de los de Felipe II, para terminar el Caz de la Azuda empezado en 1530 por el pueblo de Colmenar, se realizaron mediante el canon *de novales* pagado en fruto por los usuarios, viniendo á sucumbir más adelante en manos del Real Patrimonio.

En el libro de Aymard *Irrigations du Midi de l'Espagne* solo se menciona en la XVII.ª centuria la avería sufrida en 1697 por la presa del pantano de Tibi (Alicante) y algún

(1) *Historia de la Economía Política en España.* Tomo II. Capítulo LIX

(2) *Revista de Obras públicas.* Tomo XXIV. Los riegos de Aranjuez.

decreto del Consejo Real señalando multas para corregir los abusos de los regantes en la vega de Murcia.

III

El ingeniero portugués Turiano formuló en 1624 el estudio de un canal de enlace de los ríos Guadalete y Guadalquivir demostrando las grandes ventajas que reportaría su ejecución á los campos jerezanos y á toda la baja Andalucía, pero no pasó su trabajo de la categoría de proyecto.

Fueron igualmente infructuosas las tentativas para mejorar el cauce del Duero y del Guadalquivir. (1) Para este último dictó Felipe IV en 23 de Diciembre de 1626 la Real cédula siguiente: «Justicias y Regimiento de Sevilla sabed: Que teniendo por uno de los medios más eficaces para la restauración de la población y comercio de estos Reynos la navegación de los Ríos más principales que ay en ellos, he resuelto que se trate en hacer navegable el Guadalquivir desde esa ciudad á la de Córdoba, para lo cual mandé que viniesen de Flandes Ingenieros que después de aver reconocido las dificultades que impedían la navegación ofreciesen allanarlas, y ahora he nombrado á D. Gaspar Bonifoz mi Corregidor de Córdoba para superintendente de esta obra.» Se practicaron otros reconocimientos á fin de habilitar la navegación por el marqués de Pozo-blanco y el Coronel de ingenieros D. Francisco Gozar levantándose planos del curso del río, de las aceñas y azudes, y se hicieron aforos del caudal de aguas, pero no resultó nada práctico de tantos estudios. (2)

Ya se ha visto que los trabajos concernientes á la navegación interior de España se limitaron durante el reinado de Felipe II á las obras ejecutadas en el Tajo por Antonelly, promovidas por las atenciones militares de la conquista de Portugal, pero en los desdichados tiempos que siguieron

(1) Weis. Tomo II. Segunda parte. Capítulo III. Falta de comunicaciones

(2) Diccionario de Madoz. Tomo IX Guadalquivir.

durante el siglo XVII fracasaban los proyectos útiles y beneficiosos.

La canalización de aquel río se abandonó en el reinado de Felipe III, sin haber dejado otra señal «que el nombre de la *Plazuela de las Barcas* en la vega y huertas de Toledo.» (1) A consecuencia del levantamiento de los portugueses y de los enormes gastos originados por la conducción á lomo de las provisiones de guerra, se encargó en 1640 á los ingenieros Carduchi y Mantelli los estudios necesarios para rehabilitar la vía fluvial, los cuales redactaron un proyecto voluminoso, pero después de reunidos sus mapas y otros preciosos documentos y de haberse hablado y escrito mucho quedó todo sepultado en la papelera del marqués de Scoti.»

Aparece el informe de D. Luis Carduchi en el tomo IV de Llaguno. (2) Tardó en el viaje de Toledo á Alcántara diez y ocho días: «los catorce de ellos se navegaron y los cuatro fueron de detención en aderezar los barcos y en sacar uno que se encalló en la presa de Alarza. Hay 86 presas, las 48 de ellas están con aceñas, molinos y canales corrientes y las 38 están perdidas; y así mismo hay 42 chorreras ó raudales: todo lo cual se ve notado en este libro con los nombres de cada uno. Con buen camino me parece que se andarán casi dos leguas por hora á la ida y á la vuelta si se hace el camino de sirga para cabalgadura.» Se volvieron á emprender los trabajos para restablecer la navegación entre Toledo y Lisboa en 1640 al estallar el levantamiento de Portugal, pero la sublevación de Cataluña y las guerras de Flandes y de Italia originaban tal cúmulo de atenciones al Gobierno del Conde-Duque de Olivares, que á los cinco años de comenzados los trabajos del Tajo hubo que abandonarlos. (3)

Las Cortes de Aragón reunidas en 1677 y 78 se ocuparon con entusiasmo de transformar en navegable el *Canal*

(1) Llaguno y Cean Bermúdez. Tomo III, cap. XXX. Adiciones.
(2) Llaguno y Cean Bermúdez. Capítulo LVIII. Adiciones.
(3) Weis. Segunda parte. Falta de comunicaciones.

Imperial, cuyas obras estaban paralizadas desde mediados del siglo anterior, encargando los estudios á los ingenieros Laua y Rodolfi. Nombrada una comisión de los cuatro Brazos para impulsar el proyecto, surgió la idea de hacer simultáneamente navegable el curso del Ebro desde Zaragoza al Mediterráneo, creando un puerto adecuado para el comercio de Aragón, y designó para estos trabajos á los peritos Busignac, Liñán y Vera. Del informe y cómputo del gasto resultó hacedera la empresa, «pero fué preciso abandonarla por ser más costosa de lo que el reino podía entonces soportar y contribuir.»

Durante la minoría de Carlos II los hermanos Grunemberg, coroneles de ingenieros flamencos, propusieron á la Reina Gobernadora D.ª Ana de Austria la apertura de un canal navegable que alimentado por las aguas del Jarama y del Manzanares comunicase al Tajo con Madrid, comprendiendo el proyecto la prolongación del trazado para enlazar las cuencas de este río y el Duero. Para que el Real Consejo lo examinase se vieron precisados los autores á depositar un millón de reales, nombrándose la comisión encargada de estudiarlo y designada una Junta presidida por el Duque de Medina de las Torres para emprender los trabajos; (1) fué preciso abandonarlos bien pronto por falta de recursos. (2)

Juzgando este desgraciado período de la historia de España observa D. Francisco Silvela la inferioridad de la aptitud de nuestros gobernantes en el siguiente ejemplo: (3) «Mientras Francia lleva á cabo la grande obra del Canal de Languedoc y crea sus arsenales y sus industrias de encajes y tejidos y sus Compañías de las Indias, una junta nombrada en España para el estudio de los canales del Tajo y el Manzanares desaprobaba el proyecto fundándose

(1) *Memorias políticas y económicas,* por D. Eugenio Larruga. Año 1787. Tomo VI.

(2) *Diccionario de Miñano.* Canales.

(3) *Cartas de la Venerable Madre Sor María de Agreda y del Señor Rey D. Felipe IV precedidas de un bosquejo histórico.* VI.

en que *si Dios hubiera deseado que ambos ríos fueran navegables, con sólo un fiat lo hubiese realizado, y sería atentatorio á los derechos de la Providencia mejorar lo que ella, por motivos inescrutables, había querido que quedase imperfecto.*» ¡Qué ignorancia tan supina!

También se trató de facilitar la salida de los frutos extremeños mejorando el cauce del Guadiana desde Badajoz hasta la frontera de Castilla la Nueva, pero con igual resultado, (1) pues todos estos proyectos de obras públicas se reducían á discreteos de mero *dilettantismo* sin ninguna realidad práctica.

En cambio, se trabajó con perseverancia en Flandes por los españoles para abrir el canal de Santa María proyectado en 1606 para unir el Rhin y el Mosa continuándolo hasta el Escalda. Se emprendieron las obras por orden de la Archiduquesa Clara Eugenia hija de Felipe II con el objeto de privar á los holandeses del tráfico de Alemania con Brabante. Construyeron los españoles 24 fuertes en las diez leguas de trayecto del canal para proteger á los trabajadores de los ataques de las fuerzas holandesas mandadas por el Príncipe de Orange. Estas lograron destruir varios trozos y para impedirlo en adelante se colocaron tropas surgiendo repetidos choques hasta el año 1628. (3)

Algo parecido ocurría en nuestros vastos dominios de América, de modo que el Gobierno español llevaba importantes mejoras y adelantos á sus diversos Estados, dejando en total abandono la Metrópoli sobre la que pesaba una especie de fatalidad durante la XVII.ª centuria para determinar el fracaso de los proyectos de verdadera utilidad pública.

IV

Las irrupciones de los piratas eran tan frecuentes en las

(1) *Diccionario de Miñano.* Extremadura.

(3) *Traité de la construction des chemins* por M Gautier Paris 1755. Proyectos de canales de navegación, de riego y conducciones de aguas.

costas españolas del Mediterráneo que á excitación de los Procuradores en Cortes se levantaron en el reinado de Felipe III á lo largo del litoral numerosos torreones dedicados á la vigilancia para precaverse contra sus agresiones siendo esta inseguridad una causa más para reducir el tráfico exterior y el de cabotaje.

Las obras del puerto de Barcelona se continuaron lánguidamente durante la XVII.ª centuria. En el año 1616 la acumulación de arenas había cegado el fondeadero, pero no aparece en las crónicas ninguna medida tomada para la limpia hasta el acuerdo dèl Concejo de Ciento en Mayo de 1679, operación que se repitió varias veces en los años siguientes: De 1619 á 1641 se trabajó en la prolongación del muelle, emprendiéndose en 1645 el contra muelle de Levante y después de reparar varias averías ocasionadas por los temporales, se ejecutó un nuevo avance del muelle; terminado en 1697 se estableció la linterna en el sitio ocupado actualmente por la Machina. (1)

Las obras del puerto del Grao de Valencia comenzadas en el siglo XV se reducían á un muelle embarcadero de madera de 600 pasos de largo que según decía en 1611 el Licenciado Gaspar de Escolano se conservaba «con mucho trabajo y gastos del común por comerse los palos y estacas un invisible gusanillo que llaman *broma* sin que sea posible hacerlo de argamasado y piedra porque son tantos los bancos de arena que el flujo y reflujo le van arrimando que de un año para otro se queda la mitad del muelle en seco y es fuerza andar siempre alargándolo para adentro.» (2)

En vista del mal resultado presentó Tomás Güelda un proyecto de muelle poligonal de 500 metros de longitud en dirección N. O. S. E. con un pequeño espigón orientado hacia Levante. Se estableció un impuesto de cuatro mara-

(1) Rafo. *Proyecto para la mejora del puerto.* Siglo XVII.

(2) *El Puerto de Valencia.* Memoria de D. A. Sonier. Revista de Obras públicas. Boletín. Año 1896. Tomo II.

vedises por libra de mercancías para subvenir á los gastos, ejecutándose 210 palmos de estacada y 300 de cajones de argamasa, pero estas obras fueron destruídas «según unos por las olas, y según otros por orden de Carlos II en vista los aterramientos que produjeron.»

Teniendo en cuenta el Ayuntamiento de Cartagena la insuficiencia del muelle para el tráfico de mercancías y desembarque de tripulantes de las escuadras Reales, acordó en 1601 la construcción de otra más capaz encomendando la obra al maestro Bartolomé *genovés*. Diez años después dirigía el muelle de cantería el maestro Pedro *milanés*. El Concejo pidió licencia al Rey en 1613 para limpiar «*el mandarache* con objeto de que las galeras puedan venir á invernar y defender las costas de las acometidas de los moros y que se haga una dársena» obra para cuya ejecución ofrecía 8000 ducados. En 1619 reprodujo la solicitud para levantar una torre en la entrada del puerto, estableciendo un impuesto sobre los buques y por carta dirigida desde Lisboa manifestó S. M. hallarse dispuesto á conceder los arbitrios pedidos con objeto de edificar el fuerte en la boca del puerto, un *magacén* en el castillo para custodia de la pólvora que se fabricaba en la ciudad, y la limpia del *mandarache*, pero pedía se enviase antes un extenso y detenido informe. [1]

En las obras del muelle de Málaga inauguradas en 1588 se seguía trabajando cuando en 1624 visitó Felipe IV aquella ciudad, y en Diciembre de 1655 se emprendió la construcción «de la punta occidental para cerrar el semicírculo, pero como no se hubiesen tomado bien las medidas, se mandó parar la obra,» que no se continuó hasta el reinado de Felipe V. [2] En 1673 se colocó una lápida, que aun existe, cerca del ángulo formado por el muelle y el murallón, que dice:

Año de 1585. Se comenzó esta fabrica reinando la Cató-

(1) Martinez. *El Puerto de Cartagena. Revista de Obras públicas.* Año 1897. Núm. 1.
(2) Llaguno y Cean Bermúdez. Tomo III, cap. XXXIX. Adiciones.

lica Magestad del Rey D. Felipe II. El de 1624 vino á esta ciudad la Católica Magestad del Rey D. Felipe IV. Labróse este escudo, y el de 1673 se puso reinando la Católica Magestad de D. Carlos II: Gobernando esta ciudad D. Fernando Carrillo y Manuel, etc.» Sobre la lápida se ven á medio relieve las imágenes de San Ciriaco y Santa Paula, patronos de la ciudad; á la derecha el escudo de Málaga, á la izquierda el de Felipe IV y encima el Real de España. (1)

El Comendador Trivulcio Spanochi proveyó al puerto de Cádiz en 1610 de un soberbio lienzo de muralla de 3.500 pies de longitud. (2)

Juan de Oviedo, soldado valeroso y autor del célebre túmulo levantado en la catedral de Sevilla para los funerales de Felipe II—en los que hubo ruidosas cuestiones de etiqueta—realizó el año 1617 una obra importante para preservar á la ciudad de las inundaciones del Guadalquivir, que fué ensalzada por el célebre humanista Francisco de Rioja en la inscripción encontrada en un códice antiguo. (3)

Se trabajaba en los primeros años del siglo XVII en el muelle de Castro Urdiales, habiéndose intentado extender el repartimiento para costearlo á los pueblos de Guipúzcoa en 1602.

Entre los puertos del mar Cantábrico se distinguía el de Bilbao por los recursos de que disponía el Consulado para la mejora de la ría y de la barra de Portugalete. Se acordó en 1617 echar escollera para encauzar la desembocadura por la margen derecha, pero la entrada debía ofrecer peligro, á juzgar por la Real cédula dictada en 11 de Octubre de 1630, según la cual «la barra está de manera que si no es con riesgo no pueden navegarla ni salir por ella las naos gruesas que se fabrican para mis Armadas en los Astilleros de dicha ría, y que este daño es cada día mayor por des-

(1) *Guía de Málaga y su provincia*, por D. Angel Mercier y D. Emilio de la Cerda. Año 1866.

(2) *España y sus Monumentos y Artes. Sevilla y Cádiz*, por D. Pedro Madrazo.

(3) Llaguno y Cean Bermúdez. Tomo III, cap LII. Adiciones.

cuido vuestro, pues teniendo obligación de limpiar todos los años la dicha ribera y barra con lo procedente de la Avería que por concesión mía se cobra de las mercadurías que entran de fuera del Reyno con calidad de pagar deste derecho el gasto que en ello se tubiere no lo haceis, antes distribuis lo procedido desta consignacion en otros heffectos de que se siguen los ynconvenientes que se dexa consideraiz y porque conviene poner remedio en ello os encargo y mando informeis lo que en razon de lo susodicho a pasado, que derecho se lleva, si es con la obligacion referida y desde cuando no se a cumplido con ella, la cantidad que a valido en el tiempo que no se cumple, en que se a combertido, porque causa no se a acudido a esto, que personas an tenido culpa y omision en ello, lo que costara limpiar y poner en el estado necesario la dicha ria y barra, y lo demas que pareciere con claridad y distincion para que visto mande proveer lo que convenga.» [1]

A consecuencia de estos severos cargos, redactó el Consulado un informe detallado, que demuestra se habían recaudado en 17 años comprendidos entre 1613 y 1630 9,43 millones de maravedís, invirtiéndose en las obras 1,62 solamente ó sea el 17 por 100 y los 7,81 millones restantes se habían consumido en salarios de jueces, escribanos, tesorero, procuradores y agentes en la Corte; piloto mayor, otros empleos; y ceremonias; derechos de la Inquisición por sus visitas á los buques, dinero de Dios, iglesia de San Antón, limosnas á conventos y á pobres; socorros á marineros náufragos; gastos de conservación de los caminos y ribera, correos enviados á Madrid y los importantes desembolsos que ocasionaban los pleitos sostenidos principalmente en defensa de los derechos de la Casa de Contratación, todo lo cual revela cuanto dejaba que desear su gestión administrativa en aquellos tiempos, y lo defectuoso del régimen por falta del oportuno deslinde con la jurisdic-

[1] *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras de mejora de la ria de Bilbao* por D. Evaristo Churruca. Año 1881

ción judicial traducido en repetidos é interminables litigios.

Bien sea que la reprimenda surtiese efecto ó á consecuencia del mayor caudal de experiencia, se ve en adelante mayor actividad en los importantes trabajos encomendados al Consulado que consistían en la mejora de la barra y en los muelles de encauzamiento de ambas márgenes en los 13 kilómetros de la ría comprendidos entre Bilbao y el mar. Se recargaron algo los derechos en 1648 por las muchas deudas que se habían contraído para atender «á la fábrica de los muelles que se iban haciendo para la comodidad de la carga y descarga de las mercaderías, para que la canal esté más fondable y además fortificar de piedra el muelle de la barra de Portugalete, lo qual era de grandísimo gasto.»

En 1654 con objeto de preservar á la Villa de los desastres causados anteriormente por las inundaciones, se trajo un ingeniero de Flandes, y se abrió un nuevo cauce frente al paseo del Campo Volantín; en los años siguientes se construyeron varios trozos de muelles; se limpiaron *los bancos y embarazos de la ría;* se estableció el servicio de prácticos para la entrada de buques; se colocaron varias boyas; se abrieron canales á través de los *churros* que obstruían el cauce y en una palabra se organizaron los trabajos realizando obras de verdadera entidad. Y no se limitaba la incumbencia del Consulado al cuidado del puerto si no que, á consecuencia de las guerras extranjeras de la época, instaló por su cuenta las baterías de defensa del Abra en Campo Grande, Santurce, Gibeles, Ciérvana, Algorta y otros puntos; construyó y armó á su costa una fragata y contribuyó á los gastos para la habilitación y mejora de los caminos que afluían á Bilbao. El director facultativo de las obras era en 1689 el ingeniero Reynán.

V

En los primeros años del siglo XVII se ejecutaban obras

de reparación en el muelle de Motrico, según consta en el expediente custodiado por la Diputación de Guipúzcoa en su Archivo de Tolosa.

Se ve que en medio de la postración nacional se conservaban algunas energías en las corporaciones locales. No construía el Estado ninguna clase de obras públicas cuando se hallaba ya completamente organizado el servicio en Francia como incumbencia del Poder central, pero merece consignarse un ejemplo de subvención directa concedida para costear el muelle de la entrada de la ría de Orio en la citada provincia; insertando al efecto la Real cédula expedida por Felipe III en 1612. ([1]) De su texto se deduce que

([1]) Por quanto por parte de Vos la Villa de San Nicolas de Orio en la nuestra m. noble y m. leal prov.ª de Guipuzcoa nos fué fecha relación quel puerto de la dicha Villa seria de mucho seruicio anuestras armadas y de Uuibersal prouecho alos naturales destos nuestros Reinos que nabegauan por aquella costa si se reparase la entrada del dicho puerto que respeto de una barra que tenia hera dificil y m. peligrosa y para Ello seria necesaria gran cantidad de mrs. nos pedistes y suplicasteis os mandasemos conceder arbitrios de donde poder sacar alguna parte del gasto y socorreros con lo que fuésemos seruido de nuestra Real hacienda ó como la nuestra Merced fuese, lo cual Visto por los del nuestro consejo y que por las diligencias que cerca dello se an echo consta de que el dicho puerto es muy ynportante para El abrigo de los Nabios que de Ordinario nabegan por esa costa y que Reparandole no solo seria de prouecho para esto pero tan bien por la comodidad del se fabricarian muchos más nabios de que Resultaria muy Gran seruicio nuestro y Vtilidad de nuestros basallos y auiéndose tratado de sacar alguna parte del dinero que seria menester para Ello de mas de catorce mil ducados que mandamos dar de nuestra Real hacienda en la caja de Mexico, y por vuestra parte se propuso que se ynpusiese algun derecho sobre la bena y fierro y mercadurias que entrasen y saliesen en el dicho puerto y sisa en el uino, aceite y carne que en ella se gastase y en los nabios y otros bajeles ciertos derechos para Reparar la entrada del dicho puerto y os emos dado Licencia para que lo podais hacer segun mas largamente en ella se contiene y asi mismo ofreçistes que de cuatrocientos ducados queesa dicha Villa tiene de propios y Renta en cada un año dariades la mitad dandoos liçençia y facultad para ello suplicandonos os lo mandasemos conçeder y fue acordado que deuiamos mandar dar esta nuestra çedula para vos en la dicha Raçon y nos tubismolo por bien. Por lo qual os damos liçençia y facultad para que por tiempo de diez años cumplidos primeros siguientes que corran y se cuenten desde El dia de la data della en adelante podais dar y deis en cada Vno dellos de los quatrocientos ducados que esa dicha Villa tiene de propios y Renta en cada Vn año los doçientos dellos para ayuda á Reparar la entrada del dicho puerto sin conbertillo ni gastallo en dicha cosa alguna los quáles seayan de poner y pongan en el arca de quatro llaues donde sea de poner lo que uiniere de Mexico por cuenta de los dichos catorce mill ducados y mandamos librar de dicha caja y lo que proçediere de los dichos arbitrios y sisa y mandamos á la persona que tomara cuenta de los dichos propios y Rentas que con esta nuestra çédula original y carta de pago del nuestro corregidor que se fuera de la dicha prouincia y probeedor, beedor y pagador de nuestras armadas y fábricas della que Residen en la Villa de San Sebastian que an de tener las quatro llaues de la dicha arca Reçiua y pase en quenta los dichos doçientos ducados que en cada Vno de los dichos diez años dieredes y pagaredes sin dicho Recaudo alguno de los quales cumplidos, no.

la villa de San Nicolás representó á S. M. la utilidad de mejorar la entrada del puerto para el mejor servicio de *las armadas de su S. M.* El pueblo se obligaba á sufrir el recargo de nuevos arbitrios y á destinar á las obras la mitad del ingreso de propios y rentas, pero como el vecindario era corto y no alcanzaban sus fuerzas para sufragar por completo el coste de los trabajos, se le ofreció el auxilio de 14.000 ducados de la Real hacienda procedentes de la Caja de Méjico, constituyendo por lo tanto un caso excepcional de subvención directa del Estado para una obra pública. Pero adviértase que no tenía ninguna importancia comercial aquella villa, existiendo en cambio en las riberas del Oria excelentes astilleros de donde salían muchas barcos para la Real Armada, y lo que se buscaba era su abrigo cuando navegaban por la costa, considerándose aquel auxilio como un gasto inherente al servicio «de nuestras armadas y fábricas della que Residen en la Villa de San Sebastián» es decir, un desembolso análogo al de las fortificaciones que costeaba el Estado con sus fondos, ó cuando auxiliaba en otros casos á los ayuntamientos para su construcción; aunque esto sucedía en las obras que tenían carácter militar, según se ha visto al tratar de los Reyes Católicos respecto del fondeadero de Pasajes.

El puerto de San Sebastián se había concluído en el reinado de Felipe II capaz de 70 navíos. Lo calificó de obra verdaderamente magnífica y de difícil construcción el historiador Camino, y movido Felipe III de tan ventajosas circunstancias durante su visita realizada en 1615 al verificarse las dobles bodas reales «pidió á la villa remitiese razón individual de las medidas del grosor y altura del propio muelle con informe de su coste, á fin de que sirviese de regla para la fábrica del que se iba á levantar en Gibraltar,

---

los deis mas sin tener para Ello Liçençia nuestra so pena de caer e yncurrir en las penas en que caen é yncurren los conçejos y personas que dan semejantes marauedis sin tenerla Fecha en S.+ Lorenzo el R.l á diez y seis dias del mes de Junio de mill y seiscientos y doce ans.=Yo el Rey=Por mand.do del Rey nuestro señor=Jorge de Jouar=

y también se mandó se le enviase una traza del pontón ó máquina con que se limpiaba dicho muelle.» [1]

El puerto de Pasajes dependía del Ayuntamiento de San Sebastián, el cual se ocupó en Junio de 1607 de la construcción de magacenes para las cosas tocantes á las reales armadas en el punto llamado Galfarra.» [2] Se calculaba su importe en 11.000 ducados y la villa pedía algunos privilegios sobre la carga y descarga; por Real cédula dictada en 1609 dió S. M. 24.000 ducados para costear el paredón y almacenes del puerto.

Este ejemplo de subvención se deriva también del servicio que prestaba aquella bahía á la marina de guerra. En el informe secreto que dirigió en 1617 á Felipe III D. Diego de Villalobos acerca de la razón de los impuestos que se cobraban y del abandono que se notaba en la limpieza del fondeadero, aconsejó el planteamiento de la libertad de comercio y de la incorporación del puerto de Pasajes á la Corona. Prevaleció la idea por miras de índole militar relacionadas con la conveniencia de disponer de aquella hermosa ensenada para fondeadero de la escuadra española en la vecindad de la plaza fuerte fronteriza de Fuenterrabía.

El alumbrado marítimo era entonces incipiente. El faro de la Coruña situado en la vieja torre de Hércules se encendió en el siglo XVII aunque no debió durar mucho la iluminación puesto que permaneció después apagado hasta la restauración de la deteriorada fábrica hecha en el reinado de Carlos IV. En los muelles de algunos puertos importantes había linternas con sus correspondientes faroles que indicaban la entrada en las noches de niebla ó de borrasca, no encendiéndose en las de luna.

Se concluyó en Francia en 1610 el magnífico faro de Cordouan, situado en la Gironda.

(1) Camino. *Historia de San Sebastián.* Capitulo XXI.
(2) *Administración municipal antigua de San Sebastián* por D. Serapio Mújica.

CAPÍTULO II

Viajes de monarcas y de personas ilustres

I. Servicio votado para las bodas de Felipe III con D.ª Margarita de Austria.—Jornada de Madrid á Játiva.—Mal paso para los coches.—Fiestas en Denia.—Desembarco de la Reina en Vinaroz.—Ratificación del matrimonio en Valencia.—Viaje á Barcelona y regreso de la Corte á Madrid.

II. Tren suntuoso de coches y carrozas llevado á la frontera francesa para las bodas de Luis XIII y del Príncipe Felipe.—Visita de Felipe III al Reino de Portugal por Trujillo, Mérida y Badajoz.—Espléndido recibimiento en Lisboa.—Frase del Consejero Ferreira.—Profusión de arcos suntuosos.

III. Llegada á Madrid del Príncipe de Gales.—Fracaso del proyectado desposorio.—Regresa por Guadarrama á Santander en carruaje.—Séquito de la Infanta D.ª María para casarse en Barcelona con el Rey de Hungría.—Viaje á España de la segunda mujer de Felipe IV desde Viena por Verona y Milán.—Desembarco en Denia y continuación á Navalcarnero.—Jornada á Zaragoza.

IV. Tren de D. Luis de Haro en la Paz de los Pirineos.—Bodas de Luis XIV y María Teresa de Austria.—Organiza el viaje el pintor Velázquez.—Sátiras de los escritores franceses.—Matrimonio de Carlos II con D.ª María Luisa de Borbón celebrado en Quintanapalla.—Segundas nupcias con D.ª María Ana de Baviera.

V. La Condesa D'Aulnoy se provee de literas para el viaje á España.—Calzada escabrosa entre Irún y Rentería.—La sierra de San Adrián.—Llanada de Vitoria.—El paso de Somosierra.—Mal pavimento de las calles de Madrid.—Galeras y carrozas.—Deplorable estado del camino de Madrid á Francia.

I

Había dejado concertados Felipe II los matrimonios de sus hijos Felipe é Isabel con D.ª Margarita de Austria y el Archiduque Alberto, verificándose los desposorios en Ferrara por mano del Sumo Pontífice el 13 de Noviembre de 1598 con extraordinaria pompa.

El Rey Felipe III esperó en Madrid á que las Cortes de Castilla votasen un servicio extraordinario de 150 cuentos y otros tantos para chapines de la Reina, suma exorbitante, como observa Lafuente, cuando estaba tan acabada y consumida la hacienda, pero necesaria al ostentoso lujo que

había de desplegar el Monarca al recibir á su prometida y ratificar ambas bodas.

S. M. que estaba en el Pardo se reunió en Madrid con su hermana y partieron para Valencia el 21 de Enero de 1599 á esperar á los egregios viajeros que venían por mar desde Italia. Haciánse, según ya se ha visto, estas jornadas en España con gran sosiego, tanto para evitar las molestias debidas á la imperfección de los medios de transporte, como por complacer á los pueblos en donde se les prodigaban incesantes fiestas y regocijos. Durmieron la primera noche en Vicálvaro, y el día siguiente después de oir misa partieron para Vacia-Madrid, *donde hubo danza* [1] pernoctando en San Martín de la Vega; quedáronse allí á descansar toda la mañana inmediata yendo á dormir á Aranjuez. Luego á Ocaña y en el camino *corrió una liebre;* el día 2 de Febrero llegaron á Albacete, el 5 á Almansa esperándoles en la raya de Castilla el Vice-canciller de Aragón.

El Conde de Benavente, Virrey de Valencia, envió al Rey 52 acémilas cargadas de comestibles que llegaron el día 6 á Canales. «*S. M. y S. A. y demás iban en palafrenes con sillones de plata* El 7 durmieron en Játiva y antes de llegar se puso S. M. á caballo y *S. A. quedó en el coche* siendo recibidos con gran ceremonial. El 8 salió de Játiva y fué á Puebla y «en el camino hubo un puerto muy áspero á donde se pasó gran trabajo en pasar *coches y carros*, y estuvo S. M. buen rato esperando pasasen los que iban delante para lo cual vinieron los moriscos y ayudaron á pasarlo y andaban los marqueses de Denia y de Velada á caballo *con gran peligro de despeñarse por ser el paso malísimo.*»

En medio de la minuciosidad á veces pueril de estas crónicas, se olvidan con frecuencia los pormenores concernientes á la manera de hacer los viajes. Nada se consigna relativo á los carruajes ni aun á las literas hasta llegar á Cana-

---

[1] *Jornada de S. M. Felipe III y Alteza la Infanta doña Isabel desde Madrid á casarse con la Reina Margarita y S. A. con el Archiduque Alberto XXIII.* Relación publicada por D. F. Uhagón.

les, pudiendo inducir ciertos detalles á creer que marchaba la familia Real á caballo, pero al aproximarse á Játiva se dice que S. A. se *quedó en el coche*. Y aun cuando no es imposible que los vehículos procediesen de Valencia y de la zona próxima al litoral marítimo en donde el contacto y relaciones con Italia debió contribuir á generalizar su empleo, resulta más verosímil que la Corte debió llevar desde Madrid algunos carruajes pasando con más ó menos trabajos la divisoria de las Cabrillas y otros desfiladeros de aquel abrupto territorio. Desde el día 11 al 16 se detuvieron en Denia hospedándose en el Palacio del Duque de Lerma, quien les colmó de agasajos y de toda clase de entretenimientos.

El 28 de Marzo arribó á Vinaroz la Armada que conducía á la Reina, compuesta de 51 galeras adornadas con banderas y gallardetes de vistoso aspecto. «La Capitana abordó á un muelle de madera cubierto de tapicería por el cual baxó S. M. recibiéndola con gran pompa el Arzobispo de Sevilla y la comitiva de nobles; luego fué á Murviedro á donde acudió el Rey Felipe, y habiendo ocultado quien era entró sin detenerse en el quarto donde se hallaba Margarita. Conmovióse esta algún tanto, pero una de las damás le manifestó quien era y al punto se convirtió la indignación en alegría.» (1)

Los valencianos habían reparado los caminos, prepararon los hospedajes, compusieron el puente que conducía al Palacio Real esforzándose en hacer toda clase de preparativos para ofrecer una hospitalidad espléndida á los regios consortes. Las giras campestres, cacerías, meriendas, excursiones marítimas, mascaradas, corridas, torneos, cañas, banquetes, saraos y bailes, alternaban con algunas funciones de iglesia y visitas á los conventos transcurriendo las se-

(1) *Historia general de España* por el P. J. Mariana continuada por el P. Miñana. Tomo VIII. Capitulo XV.

manas y aun los meses en incesantes fiestas y regocijos. (1)

El día 4 de Mayo salieron los Reyes para Barcelona, haciendo el viaje alternativamente por mar y por tierra, por ser incómodo el viaje en algunos trayectos, como el de Tarragona á Tortosa, «cuyo territorio es por su naturaleza desierto y lleno de peñascos y ásperas montañas. Continuó el holgorio en la capital del Principado con cabalgatas, carros triunfales, torneos, *capuchadas*—ó sean danzas de de doce damas bizarras con otros tantos caballeros enmascarados—saraos, etc. El día del *Corpus* fueron á misa el Rey á caballo y la Reina con sus damas *en coche*.

El regreso á Madrid lo hicieron por Martorell, Villafranca de Panadés, Tarragona, la Muela, Almería, Calatayud, Deza, Gomara y Villaviciosa, llegando á Madrid el 11 de Octubre, después de una jornada que duró cerca de nueve

(1) Hé aqui la reseña que hace la Historia de Mariana de la ratificación de los matrimonios:

En el domingo de Quasimodo entró la Reina en la ciudad vestida con una ropa de colores esmaltada de piedras preciosas dispuestas con tal orden y variedad que su multitud competía con el artificio de la obra; y llevaba el cabello recogido con una cinta de oro que resplandecia con piedras de inestimable valor. Habia subido *en una hacanea* blanca con silla de oro, y muy hermosos arreos. Iba delante el Conde de Benavente con la nobleza valenciana exquisitamente vestida. Levantáronse muchos arcos triunfales con multitud de versos latinos y españoles en que sudaron los ingenios; y de trecho en trecho habia unos carros que figuraban grandes peñascos, y en ellos coros de ninfas que danzaban al son de la música, y otras muchas invenciones muy varias y agradables. Escoltaban á la Reyna ocho grandes, y llevaban el palio de oro los oidores y su regente. Seguíase María de Baviera su madre, la princesa D.ª Isabel y la duquesa de Gandia, camarera mayor, con doce damas todas á caballo con jaeces de plata, llevando al lado cada una de ellas un noble para su custodia. Por toda la carrera estaban las paredes cubiertas con mucha pompa de preciosas telas, pinturas y otros adornos; y para que no faltase cosa alguna al deleyte se quemaban en todas las calles aromas exquisitos y habia admirables conciertos de voces é instrumentos músicos. Verdaderamente no babian visto los nacidos unas fiestas tan ostentosas, ni en que más sobresaliese la alegría pública y particular, y la magnificencia de los valencianos excede á toda ponderación. Finalmente se encaminó con grande orden esta pomposa comitiva, en medio de infinitos aplausos, á la iglesia Catedral, siguiéndose los grandes vestidos con las más ricas y costosas galas, y compitiendo unos con otros en la lucida multitud de criados que les acompañaban . . . .
. . . . . Después de los desposorios El Rey y Alberto iban á caballo y la Reyna y todos los demás *en carroza* y llegaron á las diez. Cenaron en tres mesas distintas, en una los novios, en la segunda los prelados y en la tercera los grandes. La opulencia, variedad y delicadeza de los manjares se puede juzgar por todo lo demás que hemos referido. Acabada la cena, se dió principio al bayle según la costumbre.

meses, realizada con grandísimo despilfarro en medio de la pobreza á que había llegado el Reino.

II

El Rey de Francia envió á Madrid en 1612 una Embajada para tratar de los esponsales de Luis XIII y la Infanta D.ª Ana de Austria, que se realizaron en 1615, así como los del Príncipe Felipe con Isabel de Borbón. Al efecto salió Felipe III de Madrid para la frontera francesa acompañado de un séquito lucidísimo é hizo su entrada en San Sebastián el 4 de Noviembre. «El tren de la Corte se componía de *74 coches,* 174 literas, *190 carrozas,* 2.750 mulas de silla, 128 acémilas con reposteros bordados, otras 246 acémilas, 1.750 machos con cascabeles de plata y 6.500 personas en todo. Seguían á la familia Real hasta 4.000 guipuzcoanos armados, pues convenía anduviesen con todo este aparato para causar terror á los Religionarios de Francia comandados por el Príncipe de Condé, que insolentemente se oponía al nuevo enlace que se iba á contraer entre las dinastías de Austria y de Borbón.» (1) (2)

Esta reseña demuestra la extraordinaria pompa con que viajaba el Rey de España, y el gran número de carruajes de su cortejo revelan que á pesar de hallarse muy descuidado el camino de Madrid á Irún por falta de organización en el servicio de obras públicas, podía, sin embargo, dar paso á los coches y carrozas con más ó menos tropezones y trabajos. Cierto es que en tales ocasiones se desplegaba gran energía para obligar á los pueblos del tránsito á hacer costosas reparaciones en los caminos.

Es también digno de mención el viaje que hizo el mismo monarca en 1619 á visitar el Reino de Portugal.

---

(1) Camino. *Historia antigua y moderna de la ciudad de San Sebastián,* cap. XXI.

(2) Entre otras personas de Vizcaya fué D. Antonio Navarro Larrategui á acompañar á la regia comitiva en la ceremonia de la entrega recíproca de las Princesas. Partió de Lequeitio con 150 infantes y marineros vestidos, armados y disciplinados á sus expensas. *Revista Euskal-Erría,* tomo XIV, núm. 201.

Le acompañaron el Príncipe D. Felipe, su esposa doña Isabel, la Infanta D.ª María, el Duque de Uceda y numeroso séquito de Grandes de España partiendo de Madrid el 22 de Abril para dirigirse á Lisboa por Trujillo, Mérida y Badajoz á donde llegaron el 7 de Mayo.

La magnífica crónica de aquella jornada (1) contiene excelentes gravados y ampulosas reseñas históricas de las poblaciones y de todas las ceremonias, pero da pocos detalles de los medios de locomoción empleados al recorrer el territorio español. En la frontera aguardaban el Corregidor de Elvas y los personajes portugueses, y no faltaron en aquella ciudad los consabidos arcos, encamisadas, mascaradas y luminarias con que procuraba cada pueblo eclipsar á los otros.

Llegaron á Estremoz de noche acompañados de treinta mancebos con hachas encendidas y se hospedó el Rey en el Monasterio de San Francisco, de donde *salió en coche* á la tarde siguiente para hacer la entrada pública. Acabada la misa, la Comendadora y Religiosas besaron las manos á S. M. y AA., *que entrados en el coche* caminaron para Evora. Este carruaje lo traían sin duda desde Madrid, según se comprueba con un documento manuscrito custodiado en la Real Academia de la Historia.

«Lo que más encendió al pueblo para deshacerse en semejantes demostraciones fué la forma que venía volando de la venignidad con que su Magestad recivía á todos por el camino, por que los pueblos y gente rrústica le salía por los campos y llevados tanto de la novedad como del amor natural á su Rey *venían en pos del coche* sin saverse apartar dél, para lo qual su Majestad quiso saber su fidelidad y no consintió que su guarda le acompañase por los caminos.» (2)

(1) *Viaje de la Catòlica Real Magestad del Rei Felipe III N. S. al Reyno de Portugal.* Madrid MDCXXII por Juan Baptista Lavaña

(2) *Entrada de la Catholica Magestad de Felipe III Monarca de las Españas en el Reino de Portugal y breve compendio del imperial recibimiento que le hiço la ciudad de Lisboa à los 29 de Junio de 1619.*

El recibimiento de Evora se hizo con el obligado palio, las fiestas religiosas y danzas de rito celebrándose el domingo de Pascua un auto de fe con presencia de 124 penitenciados de los que fueron quemados 4 hombres y 8 mujeres.

Se embarcaron más adelante en un bergantín fondeado en el Tajo deteniéndose en Belén hasta el 29 de Junio esperando la llegada de las galeras de España. Púsose en marcha la flota «río arriba con tan apacible viento, que las galeras á remo de los forzados—vestidos de damasco carmesí—y los barcos de vela navegaban igualmente. Eran estos sin número cubriendo todo el río, todos enramados y embanderados con trompetas, chirimías, músicas y danzas. No faltaron en el acompañamiento Tritones, Sirenas, Ballenas, Delfines, Cavallos marinos y otros monstruos de la mar muy artísticamente fabricados. Toda la playa y partes altas de Lisboa estaban cubiertas de innumerable pueblo.»

El recibimiento hecho á Felipe III en aquella capital correspondió á la grandísima importancia de aquel emporio comercial. «No vió la India tantas perlas, rubies y diamantes juntos como los que en este gran triunfo de S. M. sacaron los portugueses conquistadores de Oriente,» pero omitimos los pormenores para evitar repeticiones. El Presidente del Consejo ofreció á S. M. las llaves doradas de las puertas de la ciudad pronunciando estas palabras: Entrego *á V. Magestade as chaves de todas mos portas, juntamente os leaes coraçoes, vidas o averes para tudo aquillo que sor do serviço de V. Magestade.*

Le prodigó Ferreira alabanzas sin tasa por la grandeza de sus Estados añadiendo: «Consiste en Vosa Magestade facer cabeza do suo imperio estta antiga é ilustre cidade, mas digna de elo *que todas as do mondo* asistendo aqui con su Real corte.» No tenía esta pretensión nada de exorbitante, dadas las magníficas é imponderables condiciones de Lisboa para el comercio de América, y del mal emplazamiento de Madrid, por su completa carencia de vías fluviales y de canales, y los pocos intereses creados en la Villa,

siendo aun reciente la instalación definitiva de la capital en su recinto. En nuestros tiempos hemos visto la sucesiva traslación de la corte italiana desde Turín á Florencia y de Florencia á Roma, á medida que avanzaba la unidad de los antiguos Estados independientes; y así como allí se ha prescindido de los intereses locales, aun postergando á ciudades populosas y cultas, debió tenerse en España igual decisión, abriendo simultáneamente buenos caminos y vías navegables para contrarrestar el efecto de la excentricidad de la metrópoli del Tajo.

Para que pueda formarse idea de la magnificencia entonces desplegada, nos limitaremos á consignar que se levantaron en Lisboa por los gremios suntuosos y artísticos arcos cuyos diseños aparecen en la obra de Lavaña á saber: el de los comerciantes, el de los ingleses, el de los alemanes y de los flamencos; de los oficiales de la bandera de San Jorge; y otros levantados por los plateros, los pintores, los orifices y lapidarios, los monederos, los sastres, los zapateros, los cereros y los familiares del Santo oficio.

III

En tiempo de Felipe III se entablaron las negociaciones para el matrimonio del Príncipe de Gales con la Infanta D.ª María—muy célebre por su belleza [1]—pero aquel devoto monarca mostró natural repugnancia al enlace de su hija con un protestante, renovándose el proyecto cuando el Rey pasó á mejor vida. A pesar de la intolerancia de la época mostráronse propicios á la boda Felipe IV y el Conde de Olivares con asentimiento de la mayoría de las autoridades eclesiásticas y juntas previamente consultadas, y esperanzado el de Gales se presentó en Madrid el 7 de Marzo de 1623 acompañado del Conde de Buckinghan.

«Acaso nunca príncipe alguno extranjero fué recibido en

(1) Asi la juzga D. A. de Beruete en su novisimo libro *Velázquez* al juzgar como uno de los buenos lienzos del célebre maestro el retrato de la que llegó á ser Emperatriz de Alemania.

la Corte de España con más suntuosidad y más pompa; acaso ninguno fué nunca agasajado con más variados y brillantes festejos públicos; y para no poner tasa al lujo se mandó suspender la pragmática sobre trajes. Pero el asunto del matrimonio estuvo muy lejos de marchar tan de prisa y tan en bonanza como sin duda el pretendiente debió creer: al contrario, observábase una lentitud extraña y desacostumbrada.» (1)

Es preciso advertir que además de los escrúpulos religiosos se tropezó para llegar á un acuerdo con las exigencias políticas del Rey de Inglaterra sobre territorios perdidos por su deudo el Elector Palatino y cansado de esperar el Príncipe de Gales, dispuso su regreso para el 9 de Septiembre. Se dieron las órdenes á fin de *adcrezar los caminos y allanar los puertos;* encargando á un Teniente Corregidor de Madrid el cuidado de proveer de bastimentos y al licenciado Francos el de gobernar á los *cocheros litereros* y mozos de mulas.

Hubo cambio de regalos espléndidos. Se entregaron á los ingleses hermosos caballos españoles y moriscos, espadas, escopetas, anillos, botonaduras de diamante, cuadros y sillas de mano, á los que ellos correspondieron con otros obsequios.

El Rey y los Infantes le acompañaron en *su coche* hasta el Escorial, despidiéndose en el Campillo. «El Príncipe *partió á dormir á Guadarrama y en su coche* el Duque de Buckinghan—era entonces Conde—el Conde de Monterrey, el Conde de Gondomar y el Embajador inglés. Llegó á Santander, donde se embarcó á ver su nave, y corrió un fuerte temporal,» (2) Dedúcese de esta reseña que el puerto de Guadarrama era accesible al paso de carruajes, siendo probable recorriesen todo el trayecto de Madrid á Santander en el referido vehículo.

(1) Lafuente. *Historia de España.* Tomo XVI. Parte III. Libro IV. Capítulo II.

(2) Manuscrito de la Real Academia de la Historia. *Relación de la partida del Príncipe de Walia de Madrid corte de su Magestad que fué á nuebe de Septiembre de 1623.*

La Infanta D.ª María se casó en 1629 con el Rey de Hungría en Madrid, «convirtiéndose la capital en otra India: tal era el lujo de los trajes, tal la gallardía de los trenes, tal el inmenso boato que ostentó la Grandeza y la Corte. Barcelona recibió con gran riqueza á la hermana de Felipe IV, no habiendo quedado atrás Zaragoza. El Arzobispo de Sevilla y el Duque de Alba, encargados de la entrega de la Infanta á su esposo, llevaban por las caminos un séquito comparable con las flotas del Nuevo Mundo, notándose 40 acémilas con los reposteros de damasco carmesí; de plata maciza los garrotes para asegurar la carga y las planchas de las mulas, y de seda las cuerdas de sujeción. Una de las acémilas destinadas al agua la llevaba en cuatro cántaros de plata, de cuyo metal eran también las angarillas ó aguaderos.» [1]

Comprende 301 páginas la extensa descripción del *Viaje de la Serenísima Reina D.ª María Ana de Austria Segunda muger de Don Phelipe quarto de este nombre Rey Cathólico de España hasta la Real Corte de Madrid desde la Imperial de Viena* por D. Hieronymo Mascarenas Obispo electo de Leyria. [2]

Verificado en Viena el matrimonio por poder, se puso en camino la Reina acompañada de su hermano el Rey de Hungría, y los Emperadores se apearon del coche á media legua de la capital para despedirse de sus hijos. La lista de las personas que formaban la comitiva ocupa cuatro páginas, y no es extraño que con tanta impedimenta se hiciera el viaje con la misma lentitud que en España, no excediendo las jornadas de dos á cinco leguas. Por otra parte, se realizaba la caminata á la entrada del invierno y hubo que cruzar las montañas de los Alpes, no debiendo extrañar que se tardase 40 días en llegar á Trento, en donde tuvieron el 20

(1) *Viajes regios por mar*, por D. Cesáreo Fernández Duro. Viaje de la Infanta doña María de Austria, Reina de Hungría, 1630.

(2) Se conservan en el Museo del Prado de Madrid los excelentes retratos de las dos esposas de Felipe IV pintados por Velázquez.

de Diciembre un brillante recibimiento que se repitió con magnificencia deslumbradora en Pavía, Bressa, Lodi y sobre todo en Milán—cabeza de uno de los principales Estados de la Corona de España.—

Lo que nos interesa consignar es, que en Italia se había generalizado ya el empleo de coches lo mismo en las cercanías de Verona como de Bressa [1] y de Milán. [2] En la solemnísima entrada en esta ciudad figuran «la litera, coche y silla de la Reina, todo de tela verde y oro con guarniciones de oro,» que empleaba según las circunstancias, pues entró en la ciudad montada «en hacanea morcilla con sillón y gualdrapa de terciopelo encarnado quajado de bordadura de plata.»

La Reina desembarcó en Denia, poniéndose en marcha para Madrid el 16 de Septiembre por Gandía, Bonete, Albacete, Illescas y Navalcarnero, á donde llegó el 6 de Octubre. Allí se le reunió Felipe IV y recibieron las bendiciones nupciales después de un viaje que duró diez meses.

El silencio del autor respecto de los vehículos empleados en el viaje de Denia á Madrid, se suple en cierto modo por el elogio que hace al final ensalzando los méritos del Duque de Terranova, Embajador en la Corte cesárea y Caballerizo mayor. «A muchos soldados imposibilitados de continuar el camino ó por años ó por heridas, les dió todas las comodidades para llegar sin trabajo ó costas á sus patrias. Sin *el carruaje* que ocupó con la mucha gente que le assistía hizo prevencion de pagar no poca de bacio para que se valiessen della todos aquellos que por algun accidente faltara. Diligencia tan importante en semejantes ocasiones que se vieran muchos imposibilitados á seguir el viaje sino hallaran la previsiō del Duque.»

Felipe IV se decidió en 1642 á marchar á Zaragoza con

[1] Caminóse este dia con buen tiempo, aunque caluroso; y fué tal el concurso de gente en el camino, que casi todo él estuvo ocupado de coches que de diferentes partes del Estado veneciano avian concurrido.»

[2] Domingo 30 de Mayo bolvió el Marques de Mariñan acompañado de muchos cavalleros y cabos del exercito con cantidad de carrozas y galas.»

motivo de la sublevación de Cataluña, á pesar de la resistencia á su partida del Conde-Duque de Olivares. Su tren se compuso de seis literas, nueve coches, 103 caballos encubertados, 14 pajes y los oficiales de Palacio.

IV

Ya se ha consignado con referencia á los *Avisos* de don Gerónimo Barrionuevo que en Mayo de 1658 hicieron los Reyes é Infantas en coche, tardando dos días el trayecto de Aranjuez á Madrid «como quien se venía paseando habiendo los lugares allanado los caminos.»

Las largas negociaciones precursoras de la Paz de los Pirineos—en la que se consumó el desmembramiento y la decadencia de España—se llevaron en repetidas conferencias celebradas en la isla de los Faisanes del Bidasoa, situada en la frontera de ambos reinos, construyéndose dos puentes de barcas para el acceso por ambas márgenes al pabellón levantado al efecto.

Salió de París el Cardenal Mazarino con un magnífico tren que constaba de ocho carruajes de á seis caballos para su equipaje, siete carrozas, muchos caballos de silla y mulos, 150 lacayos y la guardia compuesta de 100 ginetes y 300 infantes, y el Embajador español D. Luis de Haro Marqués del Carpio se presentó también con un acompañamiento brillante de grandes de España, personas de calidad, guardia de á pie y á caballo, *carrozas* y literas con caballos y mulas ricamente enjaezadas. (1)

Como prenda de paz, después de 25 años de guerra, se concertó la boda de Luis XIV con la Infanta María Teresa hija de Felipe IV. Partió el Rey con la novia de Madrid el 15 de Abril de 1660 con el boato usual de la Casa de Austria llegando á San Sebastián en 11 de Mayo. No bien se descubrió desde la muralla el coche en que venían las Reales personas cuando la artillería empezó á ejecutar sus

(1) *Historia de la Paz de 1659.*

funciones arrojando volcanes y conmoviendo la atmósfera con el estruendo de sus ecos. Realzaba sobremanera el regocijo un escuadrón de 1500 paisanos vecinos de San Sebastián vestidos de exquisitos trajes y plumajes en que brillaba la ostentación del pueblo que con tan ricos jaeces los había adornado, comandando á esta lucida falange uno de los alcaldes á cuya voz obedecieron descargando hasta seis salvas de mosquetería al tiempo que bajaba el Rey la cuesta de San Bartolomé, estruendo marcial que hacían más ruidoso los tiros de las embarcaciones que bordeaban la Concha.» (1) (2)

El célebre pintor D. Diego Velázquez fué el encargado de organizar todos los preparativos y fiestas de esta jornada y debemos á Mr. Juste y á otros biógrafos del artista curiosas noticias del *terrible voyage des Pyreneés.*

Según Mr. Emile Michel no se puede formar idea de las incomodidades y cuidados de estos viajes en los que era preciso llevar todos los utensilios de mesa, como vajilla, cristalería y manteles; el tren de cocina, el mobiliario, el vestuario, las alfombras y las camas transportándolo á lomo en mulas «porque no se disponía para el transporte de canales, ni ríos navegables, sino de unos caminos apenas trazados, en medio de países que parecían desiertos. No cesaban los embajadores extranjeros en sus quejas, porque no podían resistir las naturalezas más robustas las fatigas de tales viajes. Los mismos españoles necesitaban para reponerse algunos días de descanso.» (3)

Para dar idea de las dificultades que era preciso vencer en estas caminatas observa el autor que solo la casa del Ministro D. Luis de Haro se componía de 200 personas y que cuando la comitiva salió de Madrid llegaba la vanguardia á las cercanías de Alcalá hallándose todavía el final en

---

(1) Camino. *Historia de San Sebastián.* Capítulo XXII.

(2) Hay en el Monasterio del Escorial un cuadro que representa la entrada de la Corte en aquella ciudad.

(3) *Etudes sur L'histoire de l'art.* París 1895. VIII.

la Corte. «En estos caminos no se recorrían más de seis leguas diarias y aun menos en las secciones montañosas habiéndose señalado 21 paradas entre la capital y San Sebastián.»

Es cierto que las calzadas españolas dejaban mucho que desear, habiéndonos adelantado para esta época los franceses por su mejor organización de las obras públicas, pero los viajes regios se hacían, según hemos visto, con igual lentitud en Austria, Italia y aun en Francia, porque los itinerarios comprendían una serie interminable de recepciones y fiestas en las poblaciones del tránsito.

Siguiendo Mr. Juste la costumbre de ridiculizar las cosas de España, atribuye el uso de los guarda-infantes ó tontillos en la Corte de Felipe IV—olvidándose de que se llevaban en Francia otros miriñaques parecidos en tiempo de Napoleón III—á la necesidad de proteger á las princesas de la sangre para impedir que nadie se les aproximara. «Estaba prohibido en los bailes tocar sus manos, y no se debía sospechar que tuviesen pies. A la llegada de D.ª María Ana de Austria (de 14 años) que iba á ser la segunda mujer de Felipe IV, le ofrecieron en una villa del tránsito medias de seda fabricadas por la industria local, é indignado el Mayordomo de tal inconveniencia las arrojó á la cara del atrevido donador diciéndole: *V. debía saber que las reinas de España no tienen piernas.* Al oirlo se echó á llorar la princesita, creyendo que al llegar á Madrid se las iban á amputar.»

Las fatigas del viaje, y sobre todo la fiebre perniciosa que cogió Velázquez en las orillas del Bidasoa, minaron su existencia, falleciendo mes y medio después del regreso á Madrid, á los 61 años.

Hacíanse en 1679 los preparativos para la boda de Carlos II con D.ª María Luisa de Borbón, cuando llegaron á Cádiz los galeones de América trayendo treinta millones, remesa tan oportuna, que sin ella, exhausto como se hallaba el tesoro, hubiera sido muy difícil y casi imposible atender

á los gastos del viaje. (1) El 21 de Octubre salió de Madrid el Rey con gran séquito á encontrar á su esposa, pero el estado deplorable de los caminos impidió á la Reina llegar á Burgos el día señalado—18 de Noviembre—por haber tenido que hacer alto en Quintanapalla, distante tres leguas de aquella ciudad, en donde se reunió con ella Carlos II el día inmediato, ratificándose las bodas por el Patriarca de las Indias. Comieron juntos los regios consortes, partiendo por la tarde para Burgos en *una misma carroza.*

Desde allí se dividieron las dos comitivas de la servidumbre del Rey y de la Reina, dirigiéndose la una por Valladolid y la otra por Aranda de Duero *para no embarazarse en el viaje.* «Por muchos días duraron en Madrid las fiestas, tales y tan suntuosas que parecía se hallaba la nación en el colmo de la prosperidad y que no había que pensar sino en regocijos. Ya iremos viendo la gangrena oculta bajo estas brillantes y engañosas apariencias.»

Contrajo aquel monarca segundas nupcias con D.ª María Ana de Babiera, Condesa Palatina del Rhin, la cual se embarcó en Inglaterra el 19 de Marzo de 1690 «comboyada de las Armadas Marítimas de Inglaterra y Holanda con muchas Naos Merchantes que al abrigo de las de Guerra se juntaron llegando todas á ser mas de 400 velas que hechas á la Mar formaron vn Monstruoso Monte de Leños Movibles.» (2) Llegó al Ferrol el 26 del mismo mes acompañada de solos 12 navíos, por haberse dispersado los demás hacia diferentes puertos impelidos por la fuerza de los vientos. Se despachó al instante un correo para el Rey, que entró en la Corte el 30 á las diez y media de la mañana, recorriendo por tanto el largo trayecto en tres días y medio.

V

Entre los viajes más interesantes hechos en España por

(1) Lafuente. *Historia de España*, tomo XVII, parte III, libro V, cap. VII.

(2) Fernández Duro. *Viajes regios por mar.* Primera noticia del feliz viaje qve desde Inglaterra executó á estos Reynos de España la Reyna Reynante nuestra señora Doña Maria Ana de Babiera. Año de 1690.

personas extranjeras de elevada posición social, no debe olvidarse el realizado durante el invierno del año 1679 por la Condesa D'Aulnoy, reflejando sus descripciones mucha sagacidad y espíritu de observación.

Desde Dax á Bayona navegó por el Adur, notando que los barqueros de la región tenían la costumbre de dirigirse pullas cuando se cruzaban, lo mismo que los del Garona. Pidió desde Bayona á San Sebastián dos literas para instalarse en la mayor con su niña, destinando la otra y cuatro mulas al acompañamiento, servidumbre y equipajes. Cada litera iba conducida por dos caballerías y escoltada por su dueño, que montado en el mulo «conservaba la gravedad de un senador romano, y un mozo también á caballo.»

La campiña le pareció pobre y estéril, tanto en los arenales de Burdeos como entre Bayona y la frontera, ensalzando en cambio á San Juan de Luz «como el pueblo más bonito de Francia.» Allí pagó el pontazgo y en la barca del Bidasoa le exigieron derechos tanto los franceses como los españoles, advirtiendo que la guerra no impedía el comercio entre ambas naciones. Entre Irún y Rentería atravesaron los Pirineos por unas montañas tan altas y encrespadas que desde su cumbre sólo se descubre con horror precipicios y cortaduras,» lo cual indica que debieron seguir la calzada por la cresta del monte Jaizquibel.

Encontró en San Sebastián las calles adoquinadas las casas bonitas y las iglesias bien arregladas, ponderando su comercio, pero los precios de la plaza los encontró *tan caros como en París.* Le visitó allí D. Fernando de Toledo, sobrino del Duque de Alba, caballero arrogante, ingenioso y cortés, el cual venía desde Bruselas por la posta y le propuso continuar juntos el viaje, añadiendo que como estaban obstruídos los caminos por la nieve, le era imposible seguir á caballo, aun cuando le hubiese convenido hacerlo así para ganar tiempo con largas jornadas. La Condesa aceptó tan amable ofrecimiento por las ventajas que le ofrecía la compañía de un caballero tan distinguido y D. Fernando se

proporcionó otra litera aun repugnándole viajar metido en ella.

Saliendo de San Sebastián entramos en un camino muy escabroso que conduce á montañas altas y escarpadas imposibles de ganar si no es trepando; llámase la sierra de San Adrián y está cuajada de rocas y despeñaderos coronados en la cima de pinos y hayas de altura extraordinaria; no descubriéndose en todo el espacio más que desiertos cruzados por algunos arroyos y cuevas para albergue de foragidos y atravesamos por una mina ó túnel próximo á la capilla del santo. Reflexionaba acerca de los peligros del camino al observar los desprendimientos de rocas.»

La cordillera de San Adrián que era entonces el puerto obligado para el viaje de San Sebastián á Vitoria forma una gran barrera divisoria entre las provincias de Guipúzcoa y Alava. Se sube en ambas vertientes por cuestas ásperas de una legua de camino, hallándose horadada la cumbre en 70 varas de largo y 10 de ancho, y tiene la altura precisa para el paso de carruajes y personas á caballo, sin tocar en la bóveda. Están próximas la venta de San Adrián y una ermita pequeña, por medio de cuyos edificios pasaba no hace mucho tiempo *el camino real de postas* á Francia y hoy se frecuenta solo por arrieros y traginantes para Guipúzcoa, Alava y Navarra.» [1]

Volviendo á la reseña de la Condesa, encontró al caminar por el valle del Urola, lugarejos apartados y chozas de pastores, pero le pareció bella aquella naturaleza ruda y agreste. Los vecinos de cada pueblo limpiaban la nieve de la calzada separándola con anchas palas, y al acercarse á la llanada de Vitoria se hacía más agradable el viaje, los pueblos estaban más próximos y los campos sembrados de trigo y plantados de viñedo. Entre aquella ciudad y Miranda subieron empinados montes y corrieron grandes peligros, tropezando de nuevo con los aduaneros que cobraban el im-

[1] *Diccionario Geográfico é Histórico de España* por la Real Academia de la Historia. Sección I. Tomo II. San Adrián. Año 1802

puesto al pasar de una provincia á otra. La arquitectura de la catedral de Burgos la encontró primorosa y de un trabajo tan esquisito que la juzgó como obra maestra del arte gótico.

Detúvose á pernoctar en Madrigalesco en donde conoció á la Marquesa de los Ríos que también viajaba en litera. «Salimos de Aranda mientras caía un chaparrón que templaba el aire pero ponía intransitable el camino. Pronto llegamos á la montaña de Somosierra y no fueron pocas las dificultades que nos costó ganarla, tanto por lo empinado de la cuesta como por hallarse cubierta de nieve. Al llegar á Buitrago ibamos muy mojadas, porque cuando las mulas atrabesaban algún arroyo entraba en la litera el agua salpicada con las patas, y como no tenía salida, nos proporcionaba un baño de pies.»

En las cercanías de Madrid encontró dos carrozas de la Casa Real tiradas por seis mulas, que llevaban sus correspondientes postillones; las calles de la capital eran largas y bastante espaciosas, *pero no las había de peor piso en el mundo,* y el vaivén de los coches arrojaba el fango á los transeuntes. La suciedad de los arroyos detenidos salpicaba á las señoras cuando iban en carruaje y para preservarse bajaban los cristales. En una ocasión, el coche del Embajador de Venecia volcó al salir de su palacio en esta *marca negra,* y los terciopelos, los bordados y dorados de 12.000 escudos de valor quedaron en tal estado que no volvieron á servir.

Había en Madrid bastantes casas de adobe y sin vidrieras, pero también abundaban los edificios, sino suntuosos, amplios y cómodos, siendo las rentas tan altas como en París. Sólo los títulos del Reino podían usar carruaje dentro de la población; los tiraban cuatro mulas, pero se empezaba entonces á sustituirlas con caballos.

Hallándose en la Corte vió llegar diez galeras muy grandes de seis ruedas. Era la caja ovalada y cubierta de un toldo, con cabida para cuarenta personas, que guisaban y dormían en tan extraordinarios vehículos, como si se en-

contrasen en casas ambulantes. Los tiros de las galeras eran de veinte caballerías y marchaban aquéllas reunidas en convoyes de diez ó doce con objeto de socorrerse mutuamente en caso de ataque por los malhechores.

Hizo una excursión á Aranjuez y Toledo durante el verano, partiendo de Madrid en carroza á las diez de la noche para evitar el calor; marchaban con tal rapidez que temblaba de miedo la Condesa, «sirviendo sin duda tan excesiva velocidad para compensar el reposo de los paseos en las calles de Madrid, unas veces por el barro y en verano por el polvo insoportable.»

Sus impresiones abarcan extensos juicios relativos al fausto de los Grandes, á la muchedumbre de cuadros, á las costumbres de la alta sociedad, al orgullo nacional, al comercio, la miseria, la relajación de la policía y á la Inquisición, de cuyos rigores hace una pintura sombría; pero dejando estos cuadros ajenos al plan del libro, dedúcese de los pormenores concernientes á los medios de transporte usados á la sazón por personas de alta alcurnia y provistas de bolsillo bien repleto, que la carrera principal de comunicación terrestre entre la capital de las Españas y el continente de Europa se encontraba en estado deplorable.

No estaba sin duda el empleo de coches para tan largos viajes al alcance de los particulares más distinguidos, cuando la Condesa D'Aulnoy tuvo que tomar dos literas; el paso del Bidasoa y de otros ríos importantes se hacía en barcas, y faltaban pontones y alcantarillas en los arroyos secundarios, puesto que las mulas salpicaban el agua al atravesarlos; la carencia de pavimento se revela en el hecho de ponerse intransitable el camino al caer algunos chaparrones, y su trazado seguía como en las veredas de herradura, por altos cerros y vericuetos, á juzgar por las agrestes cumbres recorridas y los sustos que pasó la aristocrática viajera. Pero hay un hecho aun más elocuente y significativo; si el piso de las calles de Madrid, por donde circulaba diariamente el Rey, los altos dignatarios de la Corte y la

nobleza con coches de lujo, *era el peor del mundo,* según la opinión de una persona bastante imparcial en sus juicios —cosa rara en la mayoría de las escritores franceses al tratar de España—es que había á la sazón negligencia inveterada ó gran incapacidad administrativa para la construcción y entretenimiento de las vías públicas, desconociéndose el empleo de los pisos adoquinados que tenían en Francia aun las carreteras. Cuando estaban tan mal cuidadas las arterias principales del Reino, puede juzgarse del abandono de los caminos en las regiones apartadas del centro, donde radicaba el Gobierno de la Nación.



CAPÍTULO III

Medios de transporte.—Progreso de la decadencia.

I. Como viajaban los estudiantes de Salamanca.—Pormenores entresacados de las novelas ejemplares.—Translación en coche de las Monjas Calatravas desde Guadalajara á Madrid—Leyes suntuarias sobre los carruajes.—Trabas puestas para usarlos y para alquilarlos.—Lamentos de los Procuradores en las Cortes.—Otras restricciones.

II. Desarrollo del uso de coches en Italia y en Francia.—Gastos y peligros de los viajes por los malos caminos españoles.—Mesones de aquel tiempo.—Preparativos para las expediciones.—El correo en España, Italia y Flandes.—Reformas introducidas.—Las Mensajerías Reales en Francia.

III. Se plantea el Presupuesto anual de *Ponts et Chausseés*.—Sumas invertidas por la Corona durante el Gobierno de Sully.—Se vuelve en el reinado de Luis XIII al sistema de descentralización.—Restablecimiento del cargo de *Grand Voyer*.—Crea Colbert el destino de *Commissaire des Ponts et Chausseés*.—Los ingenieros del Rey.—Organización definitiva del servicio.—Carreteras y canales construidos.

IV. Continua España sin organizar el ramo de Obras públicas.—Trabajos ejecutados en las fortificaciones y palacios reales.—Consulta del Consejo de Castilla acerca del estado de la Monarquia.—Propone que se ponga límite á la extensión del Imperio.—Concurso de acreedores en el reinado de Carlos II.—Mal empleo de los caudales procedentes de Indias.

V. Se perfeccionan en Francia los diversos servicios de la Administración pública.—Su ausencia entre nosotros.—Gran progreso en las letras españolas.—Desaparece la Academia de enseñanzas de aplicación fundada en Madrid por Herrera.—Colegio imperial de Estudios Superiores.—El siglo XVII constituye un paréntesis en la vida nacional.

I

Acudiendo á las novelas publicadas en el siglo XVII descuella como una de las más notables la *Vida del Escudero Marcos de Obregón*, escrita por el Maestro D. Vicente Espinel, cuya primera edición se imprimió en Madrid á principios de 1618. «Partime para Cordoba que es donde acude el arriero de Salamanca y alli vienen de toda aquella comarca los estudiantes que quieren encaminarse para la Universidad. Fúime al meson del Potro, donde el dicho arriero tenia posada, hólgueme de ver á Cordoba la llana,

como muchacho inclinado á trafagar el mundo. Fuimos caminando con el arriero la mitad del camino al pie de la letra y la otra mitad como tercios de pescado cuando á él se le antojaba; que era mozo resuelto, de condicion desapacible, enseñado á perder el respeto á los estudiantes novatos.» (1)

En la *Relación tercera* recorre en su cabalgadura las montañas de Génova, tan ásperas y encumbradas como las de Ronda. Dice más adelante: «Al fin volví de Turín á Milán porque el compañero pasó hacia Flandes y buscando en que caminar *topé con una carroza,* donde por fuerza hube de ir en compañía de cuatro ginebreses, tan grandes herejes como los otros.»

Las *Novelas ejemplares y amorosas* de D.ª María Zayas y Sotomayor se imprimieron en Zaragoza en 1638, y *Novelas y saraos,* ó sea la segunda parte, en 1647.

Refiere la dama (2) que «entraba en casa un gentil hombre cuya amistad y llaneza era de hermano, al cual rogó Doña Guiomar y su madre que me acompañase: él lo aceptó y *alquilando dos mulas* salimos de Madrid bien prevenidos de joyas y dineros. Y como yo sé tan poco de caminos, porque los que había andado en compañía de Don Felix había sido con más recato, en lugar de tomar el camino de Salamanca el traidor que me acompañaba tomó el de Barcelona y antes de llegar á ella media legua me quitó cuanto llevaba y con las mulas se volvió por donde habia venido.»

«Viendo Doña Juana cuan de caida iban sus cosas quiso hacerla guerra con las mismas armas, pues las de su hermosura ya podian tan poco; y andando inquiriendo quien le ayudaria en esta ocasion, no faltó una amiga que le dió noticia de un estudiante que residia en la famosa villa de Alcala, tan ladino que solo en oirle se prometió dichoso fin. Y para que los terceros no dilataran su suerte quiso ser ella la mensajera de si misma; para lo cual (fingiendo haber

(1) *Relación primera de la Vida del Escudero.*
(2) *Aventurarse perdiendo.*

hecho una promesa), alcanzada la licencia de Don Fernando para hacer una novena al glorioso San Diego en su santo sepulcro, *se metió en un coche* y fué desde Toledo á buscar lo que le pareció que seria su remedio con cartas para el estudiante; del cual como llegó á Alcalá y á su casa fué recibida con mucho agrado, porque con las cartas le puso en las manos veinte escudos.» (1)

«Y despidiéndose de ella, esta misma tarde se puso Doña Clara en camino *en un carro* que iba de Toledo á Sevilla dejando á Doña Juana muy contenta con sus nuevas hijas.» (2)

De estas noticias que no se amplían para evitar la prolijidad insertando las entresacadas de la *Garduña de Sevilla* y de otros libros, se deduce, que el medio usual de viajar seguía siendo en la XVII.ª centuria, á caballo ó en mula, apelando los estudiantes y personas de pocos recursos á los arrieros para marchar en caravana. Se ve también que era fácil encontrar carruajes en Toledo para dirigirse á Alcalá de Henares y Madrid, y que había servicio de carros desde la ciudad imperial á Sevilla, en donde se reconcentraba, con ayuda del puerto de Cádiz, el tráfico con las Américas españolas.

Otra prueba de que se podía viajar en coche desde la Corte á la provincia de Guadalajara nos la ofrece el novísimo libro *Antiguallas* con motivo de la traslación á Madrid, en tiempo de Felipe IV, de las monjas Calatravas que estaban en Almonacid de Zurita. «Doña Isabel de Borbón, que goza de Dios, embió para traer las Religiosas *ocho coches* de su Cavalleriza y los carros necesarios.» (3)

Si nada de provecho se hacía durante el siglo XVII para fomentar la prosperidad nacional con la construcción de obras públicas, ni para el progreso de las manufacturas, en cambio pesaba sobre la Nación la eterna tutela del Poder

(1) *El desengaño amado*

(2) Id. id.

(3) Sepúlveda. Las Calatravas IV.

para dictar nuevas leyes suntuarias, ya olvidadas en otros países é intervenir con ridículos pretextos en los menores detalles de la vida privada.

Felipe III ordenó en 1600 y en 1611 que «no se hiciesen las sillas de mano, coches ni literas de brocado ni tela de oro ó plata, ni de seda, ni puedan ser bordados los aforros, ni con franjas ni trencillas, ni otra guarnición alguna de oro ni de plata, ni las guarniciones de los caballos de coche y machos de litera puedan ser guarnecidos de seda.» (1)

En 1604 se prohibió á los hombres «la indecente costumbre de andar en sillas de manos, olvidando el loable y necessario exercicio de los cavallos so pena de perdimiento de la silla y 20.000 maravedís.» (2)

Atendiendo «á los graves daños que causa en estos Reynos el gran número de coches que en ellos ay, assi en las costumbres y haziendas como en el exercicio de la Cavallería que del todo se va perdiendo y afeminándose los hombres» se prohibió en 1611 que se pudiesen adquirir coches sin licencia del Presidente del Consejo de Castilla, ni viajar «en coche de rua en ninguna ciudad, villa ó lugar de estos Reynos sin licencia nuestra, pero permitiremos que las mujeres puedan andar en coches yendo destapadas y descubiertas con que los coches que anduvieran sean propios y de quatro cavallos y no de menos. Permitimos que puedan llevar á sus maridos y familia. Que ninguna persona pueda ruar en coche alquilado en esta nuestra Corte ni fuera de ella.» (3)

Por cédula dictada en 8 de Junio de 1619 se tuvo la magnanimidad de autorizar á los labradores de 25 fanegas de tierra para que pudieran viajar en coche de dos mulas (4) pero se revocó el permiso en 1628 restableciendo la autorización en las Cortes de 1632.

(1) *Novísima Recopilación*. Tomo VIII. Libro VI. Titulo XIV. Ley I.

(2) *Colección general de Cortes*. Pragmáticas etc. Parte II del Reinado de Felipe III. Tomo XXV.

(3) *Colección general de Cortes*. Parte III del reinado de Felipe III. Tomo XXVI.

(4) *Novísima recopilación*. Tomo VIII. Libro VI. Titulo XIV. Ley X.

Si en esta ocasión obraron los procuradores con buen sentido, no siempre les sucedía lo mismo, continuando también los ministros de Felipe IV y Carlos II con la monomanía de las restricciones de todas clases. En las Cortes celebradas en Madrid en 1667 el abogado Castillejo pronunció un discurso sobre la Cabaña y carretería Real exponiendo los inconvenientes que acarrean los coches. «Son sumamente perniciosos pues ocupan más tierra de pastos y quitan más provechos á la República en carnes, lana, caça, cera, miel, sebo y corambres. Doy que no haya en Madrid ni en toda España *más de diez mil coches* que ocupen 40.000 mulas que tienen subsidiarias y cerriles otras tantas que unos con otros gastan 50 fanegas de cebada cada un año y 800.000 fanegas de tierras de sembradura.» (1) ¡Que argumentos! Pero aun siendo exagerada la cifra de los 10.000 coches resulta que se había extendido mucho su empleo á pesar de tantas trabas y restricciones.

En 16 de Julio de 1768 se prohibió el uso de mulas y de machos en los coches, estufas y calesas de rua, por el infundado razonamiento de que decaía la cría de caballos. Y reincidiendo en la pragmática antes citada se reprodujo en 26 de Noviembre de 1691 «para evitar el exceso que se ha experimentado en el abuso de los coches, carroças, estufas, literas, furlones y calesas» (2) y se mantenían con perseverancia las restricciones sobre los trajes, sombreros, joyas, muebles, banquetes y criados, resultando la mayoría de estas disposiciones perjudiciales al pueblo español y favorables á los extranjeros, porque desapareciendo muchos talleres en España, era preciso proveerse fuera de lo que debía hacerse en casa.

II

A veces se disculpan las medidas tomadas contra el uso

(1) *Colección general de Cortes.* Reinado de Carlos II. Tomo XXX.

(2) *Historia del luxo y de las leyes suntuarias de España* por D. Juan Sempere y Guarinos. Felipe III.

de los coches y el lujo de los trajes en las ideas reinantes en la época, pero tales antiguallas habían desaparecido en las principales naciones de Europa. Cuando el Embajador de Enrique IV (de Francia) presentó en Roma sus credenciales al Papa alquiló para su séquito 150 carruajes. [1] El número de coches públicos era en París en la misma época—los últimos años del siglo XVI ó primeros del XVII de 325, y obsérvese que mucho tiempo después se prohibía en España alquilar coches y tampoco podían tenerlos propios en Madrid mas que los títulos de Castilla. ¡Qué atraso tan grande!

Y no debe deducirse del empleo de vehículos en las regias comitivas españolas que las vías de comunicación fuesen practicables, porque cuando se anunciaban los desposorios de los monarcas, príncipes ó infantas daba el Real Consejo las órdenes oportunas para que los corregidores exigiesen con mano enérgica de los pueblos colocados bajo su avasalladora dependencia la reparación precipitada de los malos pasos de los caminos, autorizando al efecto la enajenación de propios, las sisas ó repartimientos vecinales á fin de aderezarlos lo mejor posible.

Estaba aun muy lejano el día del establecimiento de servicios regulares de diligencias, y dadas las grandes trabas que se ponían al uso de coches, su empleo en los viajes sólo estaba al alcance de magnates ó personas acaudaladas por los gastos cuantiosos que originaban. Era la construcción de estos vehículos fornida y á machamartillo, porque sólo así podían resistir las fuertes sacudidas motivadas en el traqueteo de caminos desprovistos de pavimento, que abandonaban con frecuencia los conductores para marchar á campotravieso entre sembrados y barrizales. Los puentes y alcantarillas escaseaban tanto que se vadeaban los ríos y arroyos con los sustos y peligros consiguientes, sobre todo, si subía el nivel del agua hasta la caja del coche y después de una jornada de 6 ú 8 leguas se llegaba con los huesos

[1] Larouse. *Grand dictionaire universel* tome III.

molidos al mesón donde era preciso pernoctar, descansando para la jornada siguiente.

Como el número de viajeros era escaso, las posadas estaban montadas á la altura de las necesidades de arrieros y trajinantes, que constituían la mayoría de los transeuntes, consistiendo los albergues en unos caserones destartalados con puertas y ventanas desvencijadas que hacían sufrir dentro las inclemencias de la intemperie. Había cama redonda en los graneros con la debida separación de sexos; las vituallas se reducían á menudo á las provisiones de los viajantes; el aseo brillaba por su ausencia y no se hable de lujo, porque sólo se conocían los artesonados formados por tupidas telarañas, y en clase de cortinas las de ristras de ajos y pimientos, aun en los mesones de las carreras más concurridas.

Agréguese á tal estado de atraso la escasa seguridad personal, y se comprenderá que era más difícil mover una familia en aquellos benditos tiempos que trasladar ahora un cuerpo de ejército. Cuando algún asunto de gran trascendencia motivaba un viaje largo, cuentan las crónicas de la época—lo mismo que las del siglo anterior—que se hacía testamento, preparando además abundantes provisiones para las jornadas de la expedición, las armas indispensables á la defensa personal en el tránsito por despoblados, el botiquín y el séquito necesario, á menos de reunirse á alguna caravana de galeras, de carretas ó de arrieros.

Se ha visto que lejos de mejorar el servicio de caminos, mas bien empeoró en el siglo XVII, pero no obstante se introdujeron algunas innovaciones en el ramo de correos. Se reunieron en París en 1601 el Correo mayor de Francia Fouquet de la Varenne y el representante del Conde de Villamediana, Correo mayor de España, con objeto de concertar el itinerario del servicio combinado entre Madrid é Italia, pasando por Francia. Se estipuló que entraría por Irún, pasando por Burdeos, para dirigirse á Lyon, en donde el correo francés debía recoger la correspondencia de manos

del conductor español, obligándose á conducirla á Roma en once días en verano y doce en invierno. Se reglamentó también bajo condiciones económicas parecidas que pueden consultarse en la obra del Sr. Verdegay ([1]) el servicio de Flandes. Nuestro ordinario de Italia dejaba en Burdeos la correspondencia, recibiéndola el correo francés que había de llevarla á Amberes, pasando por París, en once días en verano y doce en invierno.

Hacia 1610 autorizaron los Taxis á Voy-Brandón para plantear las *Estafetas* ó postillones que iban relevándose y entregando de unos á otros las balijas de la correspondencia cerradas. Esta mejora se organizó para el correo de Madrid á Valencia, Zaragoza y Barcelona, por cuya medida dió las gracias al Rey el Municipio de Valencia «excusándose los grandes y excesivos gastos y expensas que en correos y propios se acostumbraba hacer para la remisión de despachos.» Las estafetas vinieron á poner remedio al descuidado servicio de correos entre la Corte y la Corona de Aragón, en lo cual tuvo empeño el segundo Conde de Villamediana.

Subarrendó á un portugués esta carrera obligándole á despachar todos los sábados por la noche un correo desde Madrid á Zaragoza y Barcelona que no había de emplear más de cuatro días al primer punto y siete al segundo; y todos los miércoles otra estafeta de Madrid á Valencia que no tardaría más de cuatro días. Los correos llevaban un *parte,* especie de hoja de ruta, en el cual se anotaban, el día y hora de su salida y llegada, así como los del paso por Zaragoza, cuando se dirigía á Barcelona.

En Marzo de 1685 se formalizó otro convenio entre Taxis y el Marqués de Louvois relativo al paso de la correspondencia de España para Inglaterra, Holanda, Zelanda y Alemania.

Enrique IV promulgó en Francia al finalizar la XVI.ª centuria el Reglamento de correos mencionado en el capítulo IV de la Epoca segunda. En 1602 suprimió los Generales

([1]) Capítulo XIII.

de Postas robusteciendo la autoridad del Inspector General del ramo á quien ordenó estableciese administraciones en los caminos de travesía en que no las hubiera, prescribiendo también el decreto la prohibición de embargar por ningún concepto los caballos de las postas.

En tiempo de Luis XIII se crearon las *Mensajerías Reales* autorizando en 1634 el transporte de efectos y de personas, pero se les prohibía la conducción de los extranjeros á la Corte, reservada exclusivamente al ramo de correos, sin duda como medida de policía. Richelieu y Mazarino prestaron gran atención á la mejora de las postas; se abolió el privilegio de la Universidad de París mediante la indemnización de 40.000 libras y en 1680, reinando Luis XIV, se amplió la organización del servicio regular creando veinte circunscripciones postales con sus respectivas administraciones. Solo el Rey y sus servidores disfrutaban de franquicia, pagando los demás el correo con arreglo á la tarifa redactada por el Superintendente.

III

Se ha visto que Enrique IV creó en 1599 el cargo de *Grand Voyer* ó Intendente General de Caminos confiándolo al Duque de Sully, quien á pesar de sus heterogéneas y extensas funciones consagró especial atención á la organización del servicio de obras públicas.

Desde el año 1600 hubo en Francia un Presupuesto de *Ponts et Chaussées,* es decir que á partir de esta época empezaron las consignaciones anuales del Tesoro Real para la construcción y entretenimiento de los caminos que hasta entonces se habían costeado principalmente con el producto de los peajes y el rendimiento de ciertos impuestos especiales establecidos en las localidades interesadas.

Presentó el infatigable Ministro en 1601 el estado general de las vías de comunicación, puentes, pavimentos y calzadas, tanto reales como provinciales, y decía en 1604

que restablecida la paz debía dedicarse gran atención á las obras públicas, haciendo de modo que los arbitrios autorizados aux villes et communautez pour tels ouvrages y feussent bien employez.» (1)

El Tesoro auxilió en los primeros años del siglo XVII la construcción de los puentes de Roan, de Aviñón y otras localidades así como los canales del Loira, Clin y Velle dedicándose también algunas sumas á la reparación de las carreteras. Según la curiosa nota publicada por E. J. M. Vignón (2) los gastos del ramo sufragados por la Corona ascendieron en 1605 á 1,74 millones de francos y de 2,16 á 3,57 millones en cada uno de los cinco años siguientes hasta que en 1610 murió asesinado Enrique IV.

Es preciso advertir que las provincias francesas administradas por el Gobierno central solo ocupaban las dos terceras partes del territorio, porque conservaban su régimen autónomo é independiente las regiones llamadas *Estados,* principalmente la Borgoña, Bretaña, el Languedoc y la Provenza.

Durante la dirección de Sully se dictaron varias ordenanzas relativas á los peajes—procurando con perseverancia la caducidad de los privilegios de esta índole concedidos anteriormente á los particulares y corporaciones—á la apertura de carreteras á través de los bosques, á la policía de caminos, al servicio de aguas etc., (3) cabiendo á aquel Ministro la gloria de haber echado en el reino vecino los cimientos de la futura organización del ramo de obras públicas.

Mientras ejerció el cargo de *Grand Voyer* en los primeros años del reinado de Luis XIII no descendieron las consignaciones anuales destinadas á puentes y caminos de las cifras anteriores, pero con la retirada del Ministro en 1616

(2) *Sur les dépenses du trésor royal pour les ponts et chaussées depuis l'institution de la charge de grand voyer de France.* Annales des ponts et chausseés 4.e serie 1867.

(3) Gautier. *Traité de la construction des Chemins.* Extracto de los Registros del Tesoro.

(1) *Sully Economiste* par E. Bounal. Voies de terre.

desapareció la centralización del servicio, suprimiéndose en 1626 aquel elevado puesto, al mismo tiempo que se reducían las sumas dedicadas por el Estado á obras públicas.

Debilitado el poder Real con las revueltas políticas se devolvió á las Generalidades la facultad antigua de manejar por sí mismas todo lo concerniente á las vías de comunicación. «Abandonaron aquéllas el entretenimiento de los caminos y el cuidado de los puentes y cesó la construcción de otros nuevos. No pensaba cada región sino en su interés del momento, sin preocuparse de las ventajas que pudiera reportarle una buena red de carreteras; por temor de pagar algo en provecho ajeno, preferían no costear ni aun la parte que forzosamente les correspondía.» [1]

Luis XIII ordenó á los propietarios colindantes con los caminos, que los conservaran por cuenta propia, aunque esta servidumbre poco justificada dió escaso resultado y se derogó en el reinado inmediato. Richelieu estableció en las provincias intendentes y comisarios aumentando sus atribuciones.

Por edicto de Mayo de 1645 se restableció el título de *Grand Voyer,* consignando en el decreto «que la mayor parte de los caminos principales, de las calzadas, puentes y pasos de los ríos se habían destruído.» Pero la centralización definitiva del ramo se planteó cuando entró Colbert en 1661 á desempeñar las funciones de *Contrôleur general des finances* y creó en su Ministerio el cargo de *Commissaire des ponts et chaussées.*

Tenía la obligación de visitar en compañía del comisario residente en cada región, los puentes, caminos y calzadas de la generalidad, extender acta de su estado y mandar á personas inteligentes la preparación de los presupuestos de las reparaciones necesarias para mantener las obras en buen estado, interviniendo en las subastas y en la recepción de los trabajos.

Colbert restableció las tradiciones de Sully respecto de

[1] *Les travaux publics,* par Ives Guyot 1897. Première partie. Chapitre II.

las consignaciones de obras públicas, cercenando las facultades de las administraciones regionales y reorganizó el servicio.

Prestó gran atención á las carreteras de primer orden, aumentando anualmente su extensión. Anunció en 1669 el deseo del Rey de que se trabajase para restablecer todos los caminos y hacer navegables todos los ríos de Francia, en donde esto fuera factible. De la facilidad de los caminos depende el fomento del comercio y del bien público, y los intendentes deben examinar en cada generalidad los caminos que utiliza el tráfico en grande escala, las ferias, los puertos de mar y las ciudades importantes. Harán al efecto los presupuestos á fin de repararlos en tres ó cuatro años con los fondos de *l'etat du roi* ú otros recursos.» [1]

A partir de 1668 los ingenieros ó arquitectos encargados de la ejecución de ciertas obras públicas se titulaban: ingeniero del Rey; ingenieros ordinarios de S. M. y á veces inspector de *ponts et chaussées.* Algo después, cada generalidad ó provincia tenía su ingeniero, con el cual se comunicaba Colbert, procediendo algunos de ellos del cuerpo de ingenieros militares, pero no tuvieron la obligación de dedicarse exclusivamente al servicio del Estado hasta los primeros años del siglo XVIII.

Tampoco extendió aquel Ministro la centralización de este ramo á los Estados autónomos antes mencionados, pero el Rey excitaba á sus Diputados á visitar los caminos y á repararlos, reservándose las funciones de alta inspección. La obra del gran Colbert de organización definitiva del servicio de obras públicas ha progresado desde entonces y el mecanismo administrativo que puso en marcha subsiste todavía, salvo algunas innovaciones de detalle. [2]

En tiempo de Luis XIV se construyó la magnífica avenida de París á Versalles y otras muchas, habiendo al tér-

(1) *Etudes historiques sur l'Administration des voies publiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles*, par E. F. M. Vignon. Tomo I, parte II, libro I.

(2) *Conference faite à l'Ecole des ponts et chaussées*. par M. L. Aucoc.

mino su reinado en la Generalidad de París 492.900 toesas, equivalentes á 959 kilómetros de carreteras adoquinadas con 292 puentes y pontones construídos en las mismas, aunque su entretenimiento dejaba que desear, á pesar del gran recurso de la *corvée* ó prestación personal.

Se les daba en las cercanías de la capital la anchura de mas de 20 metros; la de 60 pies para el pavimento y las alamedas de árboles de los espaciosos caminos principales, 45 pies á los de unión de varias provincias y 30 pies á los de enlace de los pueblos, según la Ordenanza de 1669.

Abrió Colbert una información relativa á los peajes establecidos en las obras públicas, adoptando medidas severas cuyo resultado fué la supresión de muchos que se cobraban indebidamente.

Las obras ejecutadas para mejorar la navegación fluvial fueron numerosas é importantes, pero representa un adelanto aun más notable el desarrollo alcanzado en la construcción de canales de navegación.

El de Briarre que une el Sena y el Loira se emprendió el siglo XVI terminándose por Richelieu con Luis XIII. Está alimentado por el agua de siete estanques. El canal de Languedoc ó de comunicación entre los dos mares se proyectó en tiempo de Francisco I emprendiéndose los trabajos en 1663. Le dedicó Colbert gran empeño, siguiendo con impaciencia la marcha de las obras, los ensayos y reconocimientos, el señalamiento de las tarifas de transporte y la apertura al tránsito público; esta obra que gana un desnivel de 180 metros que tiene 58 exclusas y mide 260 kilómetros de longitud es por sí sola una de las glorias del reinado de Luis XIV.

Quedó terminado en 1690 el canal de Orleans y se estudiaron otros muchos para enlace de los ríos principales ejecutándose también varios canales de riego.

No cabe parangón entre el impulso vigoroso que recibieron en Francia las obras públicas de todas clases y el marasmo completo de España durante el siglo XVII en

tan importante materia. El contraste resalta, sobre todo, por la carencia absoluta de organización en la Península.

Había en el reino vecino tres sistemas para el servicio de caminos y canales. La ejecución directa por el Poder central, por las generalidades ó regiones y por el gobierno peculiar de ciertos Estados autónomos. Sin entrar á discutir las ventajas é inconvenientes de la centralización es innegable que para la apertura de las principales arterias de las vías de transporte se necesita un régimen de unidad difícil de llenar por las corporaciones locales, pero obsérvese que la disyuntiva se reducía en Francia á optar por la intervención de los funcionarios del Rey ó por las Diputaciones de las regiones autónomas.

IV

En cambio, no construía la Corona en Castilla las obras públicas; las dejaba encomendadas exclusivamente á los pueblos, sirviendo el Corregidor de intermediario con el Real Consejo, de modo que el Poder central carecía de iniciativa para promover la construcción de las principales carreteras, limitando su ingerencia á un meticuloso expedienteo en el que abría interminables informaciones y fiscalizaba la inversión de los arbitrios y repartimientos autorizados á los ayuntamientos. Unicamente en las regiones aforadas como las Provincias Vascongadas, el Reino de Navarra y el Principado de Cataluña había Cuerpos constituídos con autoridad propia para aunar los voluntades de los municipios, pero ya se ha visto que aun en estos casos intervenía con harta frecuencia el Gobierno para entorpecer á veces la ejecución de las obras públicas. Así sucedió á las Corporaciones de Vizcaya cuando en tiempo de Carlos I solicitaron permiso para abrir el camino carretero de Castilla por la Peña de Orduña, reiterándose la orden de suspensión de los trabajos durante el reinado de Carlos II con excesiva complacencia hacia las rivalidades de las provincias reclaman-

tes hasta que en la centuria inmediata reinó mayor espíritu de progreso, rechazándose tan infundadas reclamaciones.

Por lo demás, los minuciosos detalles consignados acerca de los medios de viajar en el siglo XVII demuestran el estado deplorable de los caminos, hallándose reservado el uso de coches fuera de las cercanías de las poblaciones, á los monarcas y personas de calidad, gracias á las perentorias reparaciones ordenadas á los pueblos por los Corregidores cuando se avecinaban las jornadas regias.

Comprometida España en una serie interminable de guerras en Europa y en América, se trabajó durante el siglo XVII en las fortificaciones de la Habana, Santiago de Cuba, Puerto Rico, la Florida, Panamá, Portobelo, Cartagena de Indias etc., y en la Península é islas adyacentes en el Castillo de San Sebastián, Gibraltar, Palma de Mallorca, Peníscola etc.

Se ejecutaron obras importantes en los Palacios Reales del Buen Retiro de Madrid, en el Panteón y Monasterio del Escorial, en el Pardo, la Casa de campo de la Zarzuela, y en las fuentes de Aranjuez dedicándose los restos de la actividad nacional en el arte de las construcciones á levantar conventos [1] y templos, obras sin duda convenientes, pero cuyo predominio absoluto marcó un rumbo demasiado acentuado para el porvenir de España.

A la austera sequedad de la arquitectura fría del Escorial, sucedió durante aquella centuria la exuberancia de la ornamentación del estilo *barroco* ó churrigueresco que se señaló por las mayores extravagancias en la decoración de las portadas, balcones, columnas, pisos y remates recargándolos con profusión de figuras, hojas, flores y toda clase de atributos.

Al tratar del reinado de Felipe II se han consignado los lamentos de las Cortes por el estado de aniquilamiento del

[1] En la consulta elevada en 1619 por el Real Consejo de Castilla proponía que se suplique á S. Santidad se sirva de poner límite en las fundaciones de religiones y monasterios y en el número de los religiosos, representándole los grandes daños que se siguen de acrecentarse tanto estos conventos, etc.

Reino en los últimos años del siglo XVI y desde entonces fuése acentuando la decadencia á pasos agigantados.

La consulta formulada por el Consejo de Castilla en cumplimiento del decreto de Felipe III, dictado en 6 de Junio de 1618, acerca del estado de la Monarquía española, es un documento lleno de entereza y sinceridad que resalta en las medidas propuestas para remediar «el miserable estado en que se hallan sus vasallos y las causas de la despoblación y enfermedad que padece esta pobre y necesitada república.»

Atribuyó en primer lugar tan precario estado al grave yugo de tributos reales y personales, siendo indispensable moderar su intolerable carga, porque así se repararían los daños y andando el tiempo se reducirían á su antiguo ser: »causa de que lo demas reynos y provincias sujetos á V. M. que no participan destas cargas estan muy poblados, muy ricos y descansados.»

Lamentábase de que Castilla sufría todo el peso y «si no se pone eficaz remedio está á pique de dar en tierra, pues las casas se caen y ninguna se vuelve á reedificar: los lugares se yerman: los vecinos se huyen y ausentan, y dexan los campos desiertos: y lo que peor es, las iglesias desamparadas; cosa que quiebra y lastima el corazon oirlo.» Trazaba la pintura de lo empeñadas que estaban las rentas y proponía la revisión de las mercedes concedidas con harta prodigalidad, la supresión de la tasa que obligaba á los pobres labradores por pasar todos los años por una de dos calamidades: la mala cosecha ó la venta barata.

Censuraba lo que ahora se llama *absentismo*, ó sea la atracción que ya ejercía Madrid respecto de los pueblos de Castilla, indicando algunos medios para corregirlo, y aconsejaba la rebaja de los gastos del Estado; las leyes para combatir el excesivo lujo; la supresión de las exenciones en el pago de cargas personales y la reducción del considerable número de conventos. «Teniendo atención á que Castilla que es cabeza desta monarquía, no quede tan enervada y

flaca que venga á ser presa de los que hoy se sustentan á su sombra seria cordura poner límite y raya á su extendido imperio.» Por último, recomendaba se alentara mucho á la labranza, concediendo privilegios, canalizando los ríos y extendiendo los riegos, haciéndose también algunas indicaciones acerca del fomento de las artes y oficios.

Pero si el desorden político y administrativo era grande en tiempo del piadoso Felipe III, se acrecentó en el reinado de su hijo, entregado de lleno á fiestas y pasatiempos, mientras gobernaba torpemente el Conde-Duque de Olivares. Perdimos varios Estados con una política guerrera insensata en las paces de Westfalia y de los Pirineos, y continuaron las desmembraciones en los tratados de Aquisgrán y Nimega celebrados en tiempo de su heredero débil y enfermizo, durante el cual se consumó la destrucción del Ejército y de la Armada, quedando aniquilado el Reino. Consta en una Real Cédula de 1692 que acosado el Gobierno de Carlos II *el Hechizado* por los acreedores, se hizo concurso, y poniendo en bancarrota la Corona, se formalizó públicamente. (1)

Hé aquí cómo resumió el catedrático D. E. Toledano su juicio acerca de la hacienda de la Casa de Austria: «Destruyó la base del buen sistema que con mano vigorosa y con ingenio claro comenzaron á desenvolver los Reyes Católicos. Desde el primero hasta el último momento de aquella dinastía los recursos públicos continuados ó de nuevo establecidos por Carlos V, Felipe II, III, IV y Carlos II fueron escasos para cubrir las grandes atenciones en que la política invasora, intolerante y funesta de aquellos monarcas comprometió á la nación española; á la inmensa cantidad monetaria afluída á nuestros puertos desde América sucedió al finalizar el siglo XVII tal escasez de numerario en España que las contribuciones se pagaban en ganados y muebles. En cambio de las glorias militares adquiridas en lejanas tierras, la agricultura, las artes, la industria agobiadas con

(1) Campomanes. *Cartas político-económicas.* Carlos II.

el peso de los servicios y los tributos, y con el personal de sangre, decayeron rápidamente hasta venir á la ruina.» ([1])

Tan vergonzoso estado de abatimiento originó los Tratados de la Haya y de Londres para el reparto de España, que se hubiesen realizado si no lo estorbaran los intereses de Francia.

Y téngase presente que se llegó á tan miserable epílogo á pesar del río de oro y plata procedente de los dominios de América. Calculó Fernández Navarrete en la *Conservación de Monarquías* que las flotas y galeones trajeron durante 239 años á partir de 1519 metales preciosos por valor de 4.040 millones de pesos bajo registro, afirmando que agregando las sumas introducidas de contrabando y las destinadas á los extranjeros llegó aquel caudal á 9090 millones ó 38 annales. D. J. Ustariz valuó el importe de aquellos caudales desde el año 1462 á 1794 en 3.536 millones de duros; Moncada los estimó en 2.000 para el primer siglo y tres años más, á contar desde el descubrimiento de Colón.

Estos valores enviados en pago de mercancías pasaban por España con dirección en su mayor parte á las naciones extranjeras. Los caudales destinados al Erario fueron según Canga Argüelles de 22 millones de reales anuales en tiempo de Felipe III, y de 38,5 en el de Felipe IV; de unos 45 en el de Carlos III y bastante mayores en el de Carlos IV, sumas importantes si se tiene en cuenta el valor de la moneda en aquellos tiempos y la modestia de los Presupuestos de gastos de la Nación.

Mas no se supo fomentar la industria, ni se abrió un solo canal de navegación, ni una sola carretera con tan pingües tesoros, consumiéndose los caudales en las guerras crónicas sostenidas fuera de España, en el pago de enormes deudas amontonadas con tan poco cálculo y en el pago de las mercancías exóticas que surtían el mercado de las Américas, quedando reducidos los españoles en las nueve décimas

([1]) Instituciones de Hacienda Pública de España, tomo I, cap. XV.

partes de los artículos embarcados al papel de meros comisionistas.

Es lógico que postrada España en tan profundo marasmo haya resultado casi nulo el inventario de las vías de comunicación construídas durante la XVII.ª centuria. Agréguese á la falta de canales y de caminos medianos, las trabas innumerables de las aduanas interiores, la tasa, las alcabalas y otras muchas restricciones, y se comprenderá cuan secas debían estar las fuentes de la riqueza pública, y lo pobre del comercio de exportación desde el centro de España hacía el Nuevo Mundo por los únicos puertos habilitados de Cádiz y Sevilla dada la dificultad y consiguiente carestía de los transportes terrestres.

V

Y mientras nosotros decaíamos á pasos agigantados de la hegemonía ejercida en los reinados anteriores, íbase levantando Inglaterra con paso firme de su secundario rango y Francia afianzaba su preponderancia en Europa. Es verdad que esta última tuvo dos reyes de la talla de Enrique IV y Luis XIV y ministros como Sully, Richelieu, Mazarino y Colbert mientras no contó España durante todo el siglo con ningún monarca ni gobernante digno de alabanza, demostrando todos ellos verdadera incapacidad para organizar la administración pública. [1]

Aquí se dejaron sucumbir á fuerza de desaciertos y de errores económicos las fuerzas productoras mientras Colbert daba gran vuelo á la riqueza nacional á favor del sistema mercantil. Redujo los derechos de exportación y de entrada de las primeras materias, gravando los artículos manufacturados procedente de países extranjeros; suprimió muchas

[1] En el *Bosquejo histórico* ya mencionado que precedió á las *Cartas de Sor María de Agreda* trazó D. Francisco Silvela este mismo juicio al apuntar las causas de la decadencia de España, estimando como la primera entre todas la inferioridad evidente de nuestras aptitudes para ejercitar la administración y el gobierno. - No tropezamos durante todo el siglo con un Cronwell ó Sully, Richelieu, Colbert ó Louvois que acertase á fundir el antiguo vigor individual en los nuevos moldes de las naciones modernas.

aduanas interiores y mejoró notablemente las vías de comunicación á fin de proporcionar mercado á los productos nacionales. No escatimó sacrificios ni estímulos para desarrollar el espíritu industrial del país y mientras en España se perseguían las manufacturas de lujo, se fundó allí por Enrique IV la de tapices de Gobelinos y Luis XIV estableció la de Muebles de la Corona con sus accesorias de ebanistería, orfebrería, fundición artística y mosáico á las que imprimió el sello de su amor al fausto y á la magnificencia.

En una palabra, los gobernantes franceses supieron constituir durante el siglo XVII los organismos fundamentales del Estado moderno, y perfeccionarlos á pesar del régimen absoluto de Luis XIV, buscando al efecto el concurso de los hombres de talento y de las especialidades en los diversos ramos de la Administración pública. Es cierto que se acentuó la tendencia centralizadora, pero sus desventajas quedaban compensadas con la acción enérgica é inteligente en beneficio de los intereses materiales, fomentándose simultáneamente á las obras públicas y las manufacturas, todos los institutos militares, los arsenales, la marina mercante, las empresas coloniales y la enseñanza.

No es, por tanto, extraño que algunos españoles pidieran á Luis XIV en tiempo de Felipe V que actuara de primer ministro de su nieto, pues se lamentaban de nuestra carencia completa de instituciones de administración y de gobierno.

Sólo tuvimos durante la XVII.ª centuria un signo ostensible de progreso en el brillo de las letras con los inmortales ingenios que tanto descollaron en el arte dramático, en la novela y la poesía. Desapareció en cambio la Academia fundada en Madrid por Juan de Herrera, y suprimidas las modestas enseñanzas de aplicación, apenas quedaba á la juventud estudiosa más campo que los cursos de Derecho y de Teología.

Aquella Escuela abarcó en sus buenos tiempos la arquitectura, cosmografía, náutica, fortificación y artillería, pero no

comprendía las enseñanzas especiales de ingeniería, observándose sin duda por esta causa que eran extranjeros, según se ha podido notar, casi todos los autores de los proyectos de navegación interior y los directores de las obras hidráulicas de alguna importancia. Sustituyó á la Academia disuelta el Colegio imperial de Estudios generales establecido por los PP. Jesuitas. El preámbulo del Real decreto, impregnado de sabor místico, consignó las razones que indujeron á S. M. «á fundar y doctar en esta Corte unos estudios Reales donde se lean la Teología moral y positiva, las buenas letras, artes liberales y lenguas de que el Rey ha de ser fundador y patron.» ([1])

Comprendían los Estudios Mayores 17 asignaturas: el griego, hebreo, caldeo, siriaco, historia, súmula, lógica, metafísica, ética, política, botánica, filosofía, teología, religión y sagrada escritura. Las clases de matemáticas se reducían á dos: una para la geometría, geografía, hidrografía y relojes, y la otra para estudio de la astrología, astronomía, perspectiva y pronósticos.

Dedúcese de este programa que las enseñanzas de aplicación relativas á la arquitectura y la construcción de obras públicas quedaron completamente olvidadas en España. «No pudo suplir el Colegio Imperial á aquel Establecimiento tan digno de perpetuidad, al que con el tiempo se le hubiese dado nueva forma para que no careciese España de una Academia de las ciencias útiles, ni nos llevasen ventaja en esto aun los tártaros del Norte.» ([2])

La organización del ejército decayó extraordinariamente y los estudios especiales de las diversas armas quedaron postergados y casi suprimidos.

En 21 de Enero de 1602 acudió al Rey el General conde de Villalonga haciéndole presente la necesidad de conservar las Escuelas de Artillería y de traer fundidores extranjeros para la fabricación de cañones. Felipe III remitió el

---

([1]) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, tomo III.
([2]) Cabrera. *Historia de Felipe II*, libro XI, cap. XXIII.

asunto á una junta celebrada en casa de su confesor que informó no debía hacerse por ahora ese gasto.

La instrucción de los artilleros se confió después á los jesuitas y al clero dando la enseñanza en los Estudios de San Isidro el P. Cámara, maestro de Felipe IV, el P. Ricardo y otros que ostentaban el título de generales de artillería. «Así se llegó á los tiempos en que hubo en España tan solo la enseñanza dirigida por el P. Afflitto á la cual asistían ocho alumnos que seguramente no oirían jamás el estampido del cañón. Por otra parte, la suspicacia del Poder prohibía la publicación de obras que contenían principios nuevos ó adelantos como sucedió con Firrufino catedrático que había sido de matemáticas y autor de la *Teoría y práctica de artillería.*» (1)

Resumiendo: el siglo XVII constituye un triste paréntesir en la vida nacional, de cuya tremenda caída no se ha repuesto nuestra patria, á pesar de los laudables esfuerzos y positivos adelantos de las dos centurias inmediatas para ganar el tiempo perdido. Y es lo más sensible que aquí no enseñan nada las lecciones de la Historia; el mismo espíritu guerrero causante de nuestra postración ha revivido en la XIX.ª centuria en las luchas civiles y en los fracasos coloniales causantes de un nuevo retroceso y reveladores de nuestra falta de gobernantes y generales.



(1) Picatoste. *Estudios sobre la grandeza y decadencia de España.* Tomo III. Libro IV. Capítulo X.

EPOCA CUARTA



La Casa de Borbón hasta la muerte de Fernando VII

CAPÍTULO I

Felipe V y Fernando VI [1]

I. Crónica del viaje de Felipe V desde Versalles á Madrid.—Lentitud de la Jornada en el territorio francés.—Tren de coches enviado de Madrid á la frontera.—Expedición del Rey á Barcelona para su boda con D.ª María Luisa de Saboya.—Venida por tierra de D.ª Isabel Farnesio desde Génova.

II. Curioso viaje del Embajador Duque de Liria de Madrid á San Petesburgo por Barcelona, Tolón, Mónaco, Viena, Praga y Dresde.—Incorporación del servicio de Correos á la Corona.—Tentativa para establecer la *Factoría Real* ó servicio de coches.—Se hace cargo el Ministro de Estado de la Superintendencia de Postas y Correos.

III. Transporte de lanas á lomo desde Segovia á Cataluña.—Falta de comunicaciones terrestres según D. Bernardo Ward.-Imposibilidad de sostener un buen servicio de Postas.—Instrucción de Intendentes sobre la mejora de los caminos y de los ríos.—Construcción de las primeras carreteras en el paso Guadarrama y desde Reinosa á Santander.—Descripción de las obras ejecutadas.

IV. Creánse arbitrios en Vizcaya para abrir el camino de Castilla.—Vigila la Diputación de Guipúzcoa el cuidado de las vías de comunicación.—Se promueve el Camino Real de coches de Salinas á Irún.—Recursos que destinan los pueblos y la Provincia.—Acogida favorable del Gobierno á los proyectos.—Las primeras carreteras de Navarra.—Organización definitiva del servicio de *Ponts et Chaussees* en Francia.

V. Proyectos de Canal de navegación desde el Bocal del Ebro hasta la Zaida.-Ideas de D. Bernardo de Ulloa y de los Ministros Carvajal y Ward para mejorar las vías fluviales.—Excitación dirigida al Rey por el Marqués de la Ensenada.—Se emprende el Canal de Campos.—Apertura de la Real acequia del Jarama.—Beneficio de los *novales* concedido al Real Patronato.

VI. La Junta de Obras del puerto de Barcelona recibe caudales del Tesoro.—Creación del puerto militar y del Arsenal de Cartagena.-Muelles de Málaga, Cádiz y Gijón.—Astillero de Guarnizo.—Trabajos importantes ejecutados en la ría de Bilbao.—Puertos de San Sebastián, Guetaria y Fuenterrabía —Comienza el progreso de España.

---

[1] El brevísimo tiempo en que ocupó el Trono Luis I nos induce á no mencionarlo por su escasa influencia en el ramo de Obras públicas.

I

Las rivalidades y ambiciones desatadas entre las principales potencias para recoger la herencia de Carlos II se resolvieron bajo la hábil dirección de Luis XIV, recayendo el trono de España en su nieto Felipe V.

Para conocer los medios de locomoción empleados en los primeros viajes de su reinado debe consultarse la voluminosa obra de 712 páginas titulada *Svccession de el Rey D. Phelipe V Nuestro Señor en la Corona de España. Diario de sus viajes desde Versalles á Madrid. El que executó para sv feliz casamiento. Jornada á Nápoles á Milan y á su exercito. Sucessos de la campaña y su bvelta á Madrid.*

Escribió este libro por orden suya el Marqués de Ribas, dedicándolo á la Reina en una epístola altisonante y empalagosa que revela el mal gusto literario de la época. [1] Pero encierra tal lujo de detalles concernientes á las ceremonias y costumbres palatinas que las personas curiosas ó aficionadas á este linaje de asuntos encontrarán en la minuciosa crónica un verdadero arsenal de datos concernientes á las Cortes del Rey *Sol* y de España.

El 4 de Diciembre de 1700 emprendió Felipe V la jornada para Madrid, acompañándole en su carroza el Rey *Cristianísimo* desde Versalles al Castillo de Sceaux, y formaban la comitiva los Príncipes de la Sangre y lo más florido de la nobleza francesa. Continuó el viaje por Chartres, Tours, Orleans, Blois y Amboisse, alcanzándole en esta población el Duque de Osuna, que partió de Madrid por la posta. El

(1) Señora. Consagro á Vuestra Magestad la memoria de las fatigas de un Rey Amante de sus Vassallos, que se expressan en esta dilatada Relacion, y se compendian con dezir, que al Reynar Su Magestad, deshizo las densas Nubes que fueron Velo al Sol que alumbraba en esta Monarquia, amaneciendo en ella por el Oriente successivo á aquel Ocaso, dexando apacible y sereno el dilatado Emispherio de sus Dominios con los afanes de registrar Tierras, Mares y Exércitos luciendo Español Phebo en sus propios Resplandores. Y siendo Vuestra Magestad (Señora) el desempeño del mayor reconocimiento y que mejor que todos sabe á lo que el Rey se ha expuesto por sus Vassallos no pudiendo ninguno corresponderle ni yo con acierto escrivirlo pongo á los pies de Vuestra Magestad esta diaria Relacion para que sucessos en que se interesó tanto lleguen mas apreciables y gustosos por su Real mano á la noticia de Su Magestad, etc

de Alba marchó también con un lucido séquito por el camino de Navarra.

A pesar de las buenas carreteras que había en Francia en el comienzo del siglo pasado se hacía la expedición con gran calma, principalmente á causa de las fiestas y agasajos preparados en el tránsito. El 16 salieron á esperarle á una legua de Poytiers el Mariscal de Estreés y mas de mil caballeros ricamente vestidos, montados en vistosos caballos. De Blaye á Burdeos viajaron en un batel remolcado por cuatro chalupas con 25 remeros cada una, vestidos de damasco azul y plata y seguidos de numerosas embarcaciones engalanadas que conducían varias músicas, y de gran número de barcos franceses, ingleses, holandeses y de otros pabellones.

Se le reunió en Burdeos el Embajador extraordinario D. José Fernández de Velasco, Condestable de Castilla, el cual se encaminó de Madrid á Burgos llevando *crecido número de coches* y de criados de librea vestidos de paño negro con los cabos correspondientes. Partieron también de la Corte las dependencias de la Casa Real que se juzgaron necesarias para recibir al Soberano en la frontera, y causa asombro el numeroso personal que formaba el séquito. (1)

Ultimados todos los preparativos, concurrieron á Palacio el día 30 de Diciembre las personas designadas para la jornada y bajaron á tomar los coches. «Marchaban delante quatro clarines y dos Timbales con la librea del Rey, Vanderolas y Frisos con sus Reales Armas; seguían dos Esquadras de Soldados de las Guardas; iban despues vna Carroça de Terciopelo verde y una Estufa de lo mismo, ambas para la Real persona de Su Magestad, vna Carroça tambien de terciopelo verde para el respeto; tras este Coche iba vna

(1) Consta la relación de los individuos y de las siguientes dependencias: Capilla Real Casa Real Secretaría del Despacho. Paneteria y cereria. Caba, Potegeria y bufería. Saufería. Frutería. Guardamangier Cocina. Tapiceria. Furriera. Maestria de la Cámara. Oficio de contralor Médicos de Familia. Cirujanos y sangrador. Ministros de justicia. Guardia de Corps. Guardia española. Guardia alemana. Cámara. Botica. Escuderos de á pie.

Litera de terciopelo verde para Su Magestad y despues el Coche de los Gentiles-Hombres de Cámara y Mayordomos y otras dos Literas y catorçe Coches con los demas Criados que debian ir en ellos y algunos vacios para la Familia que venían sirviendo á Su Magestad, y veintinueve Calesas y doscientas y treinta mulas de passo con las de vacio para los criados.»

Se trazó el itinerario por Alcalá, Guadalajara, Jadraque, Berlanga, Aranda de Duero, Lerma, Burgos, Bribiesca, Miranda, Vitoria, Mondragón, Villa-Real, Tolosa, Hernani é Irún con 17 jornadas comprendidas entre 4 y 8 leguas de recorrido. Como de costumbre, cuando se preparaba el paso de las comitivas regias, trasmitieron los corregidores las órdenes del Consejo de Castilla para el arreglo de la calzada. En el archivo de Tolosa de la Diputación foral de Guipúzcoa se custodia el expediente instruído en 1701 «relativo á la reparación de los caminos de esta Provincia para el tránsito del Rey D. Felipe V.»

El 24 de Enero salió Felipe V de Irún y aunque se señalaron también 17 días para recorrer el camino, como hubo algunas detenciones por el mal tiempo y las funciones preparadas en Burgos y otras poblaciones, tardó 25 días en el viaje llegando á Madrid el 18 de Febrero.

Acordado el matrimonio del Rey con la Princesa María Luisa de Saboya partió de Madrid para Zaragoza y Barcelona el 5 de Septiembre de 1701 con un séquito mucho más numeroso que el de la jornada de Irún, puesto que constaba de la Casa del Rey y de la Casa de la Reina ocupando doce páginas del libro la lista de los principales funcionarios y la reseña de las dependencias del cortejo.

El tren de la Caballeriza se componía de 300 caballerías, 14 coches y 2 literas para el Rey y una carroza tallada y dorada, una litera, una silla de manos, dos carrozas de terciopelo y doce coches para la Reina. El itinerario se señaló por Alcalá, Guadalajara, Algora, Daroca, Cariñena, Zaragoza, Pina, Lérida, Cerbera, Igualada, Martorell y

Barcelona con 23 etapas y recorridos de 2 á 7 leguas, bastando á nuestro propósito consignar que todo el viaje se hizo en coche, aunque no se debe olvidar que en tales ocasiones se obligaba á los pueblos á componer los caminos originándose gastos cuantiosos, según ha de comprobarse más adelante aun para otra jornada realizada un siglo después, cuando había mejorado notablemente el estado de las vías de comunicación.

Felipe V llevó luto ocho meses por la Reina María Luisa habiéndose concertado su segundo matrimonio con D.ª Isabel de Parma bajo los auspicios de la Princesa de de los Ursinos y del Abate Alberoni.

Al término de las espléndidas fiestas con que se celebraron en Parma los esponsales emprendió el camino para la Corte el 22 de Septiembre de 1714 llegando el 30 á Sistri en donde se embarcó haciendo en seis horas la travesía hasta Génova.

Debió ser muy penoso el efecto que le produjó el mareo, porque al poner el pie en tierra declaró que había terminado su hospedaje á bordo, poniendo en consternación á su séquito con la perspectiva del larguísimo y penoso viaje terrestre, y sobre todo, con la desobeciencia al plan trazado por el Rey, según el cual, debía dirigirse con la Escuadra al puerto de Alicante. Tres meses en coche—con algunos intérvalos en litera en el paso de los Apeninos—invirtió la Reina por evitar una navegación corta.

Salió la Princesa de los Ursinos á esperarle en Jadraque vestida de gala, y á pesar de que esto ocurría el día de Noche buena, demostró su tesón la Soberana haciéndola escoltar con dragones hasta la frontera para que no pudiera disputarle el influjo sobre el Rey. «Era en efecto la buena parmesana, dice Gebhardh, la princesa más ambiciosa de Europa y estaba dotada de la arrogancia espartana, de la tenacidad inglesa, de la astucia italiana y de la vivacidad francesa.» [1]

[1] *Viajes regios por mar* por D. C. Fernández Duro. Viaje de la Reina D.ª Isabel Farnesio.

II

Es también muy curioso el viaje á Moscovia realizado en 1727 por el Duque de Liria y Xérica.

Partió de Madrid el 10 de Marzo á caballo y en posta llegando á Zaragoza el 12 á medio día de donde salió el 26, el 28 comió en Lérida y el 29 en Tárraga; *cansado de ir despacio* volvió á tomar la posta y durmió en Igualada después de caminar 14 leguas. El 30 entró en Barcelona acompañado del Capitán General que salió en coche á su encuentro. (1)

Embarcóse en aquel puerto, pero el mal estado del mar le indujo á saltar á tierra entre Marsella y Tolón contraviniendo las órdenes recibidas de no tocar en territorio francés. No le quisieron dar caballos del servicio de postas sin la licencia del Gobernador, por lo cual, alquiló para él y su comitiva dos calesas en las que resultaron sus cuerpos mucho más molidos que á caballo por el *indigno movimiento y los malos caminos.* (2)

A veces por la posta y otras por mar continuó su viaje á Italia. El 10 de Abril partió de Villafranca en mula de alquiler atravesando por montañas ásperas y sobre tantos precipicios que era menester recorrer á pie algunos trozos. Pasó por Monaco y Padua haciendo noche en Montebello por rotura del eje de la calesa, y en Trento tuvo que componer el carruaje. «No pude andar aquella tarde más que tres postas por ser larguísimas las de Alemania y correr poco los caballos; me quedé á dormir en un lugar llamado Prandoel en donde estuve malísimamente y dormí en el suelo sobre paja. El 15 de Mayo llegué á Viena saliendo á mi encuentro el Secretario de nuestra Embajada con un tiro de seis caballos. De Viena á Praga son 43 leguas habiéndose rompido mis coches 4 ó 5 veces en el camino. De

(1) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España.* Tomo 93.

(2) Estos caminos eran secundarios ó de travesía por lo cual se hallaban mucho peor cuidados que las carreteras principales

Praga á Dresde 17 leguas que hice en 36 horas por los pésimos caminos y por nuevas roturas que me fué preciso despachar una posta pidiendo coche. En Polonia estaban inundados los caminos; de Riga á San Petesburgo seguí siempre en coche, pero lo tuve atascado en el lodo durante catorce horas hasta que llegaron caballos frescos para sacarlo.»

De este documento se deduce que los viajes eran también difíciles en las principales naciones de Europa, pero no obstante el Duque de Liria encontró en el extranjero coches para la mayor parte del trayecto mientras hizo á caballo el viaje de Madrid á Barcelona por no haberse establecido todavía en España el servicio de diligéncias ni aun el de postas con carruajes que se organizó en tiempo de Carlos III. Por otra parte, es probable que el derretimiento de las nieves originase en la primavera las inundaciones que en Austria y en Rusia pusieron intransitables los caminos.

Con objeto de arbitrar recursos para la guerra de Sucesión se incorporaron á la Corona en 1706 *todos los oficios que se hubiesen enajenado ó desagregado de ella* y entre ellos los Correos mayores. Una vez presentados los títulos, se practicó la liquidación, reivindicándo el servicio mediante la suma de 868.471 reales y 33 mrs. (1)

En Mayo de 1718 se organizaron las administraciones del ramo en las oficinas centrales y en Cataluña, Valencia, Navarra, Cádiz, Bilbao, Valladolid, Salamanca, Santander y los Sitios Reales, y en 23 de Abril de 1720 se dictó una minuciosa Ordenanza dividida en diez títulos. Los viajes por la posta se hacían á caballo pagando á los correos á razón de ocho reales de plata nueva por cada legua siendo *yente*, y á siete reales si el viaje era *yente* y *viniente;* abonaban los particulares respectivamente á nueve y á ocho reales. Comprendía además la tarifa para fuera del Reino, á Roma, Parma, Génova, París, Londres, Haya, Bruselas, Turín, Milán, Nápoles, Viena y Sicilia.

(1) Verdegay. *Historia del Correo*, cap. XIV.

El Superintendente D. Juan T. de Goyeneche arrendó muchas estafetas y paradas de postas estableciendo el *parte* á los Sitios Reales. Hízolo por vía de ensayo y debió complacer al Rey y dar buen resultado, por cuanto algunos años después se autorizó á Palacios para establecer una *Factoría Real* con carruajes de cuatro y seis asientos que habían de partir de Madrid para Barcelona, Cádiz, Navarra, Valencia, Murcia, Alicante, Cartagena, Portugal, Extremadura y Francia por Castilla é Irún.

Contrató este servicio con un tal Rudolph, mediante la autorización concedida para extraer maderas de los bosques reales y de los montes de propios con destino á las hosterías, así como piedra de las canteras más próximas con destino á la reparación de los caminos. Se hizo la concesión por seis años, obligándose el contratista á establecer coches de cuatro y seis ruedas para todas las carreras y á caminar noche y día á razón de 22 leguas en 24 horas; á conducir la correspondencia y los caudales de S. M.; á rectificar los trazados de los caminos para evitar rodeos, y á establecer hosterías. El precio de los asientos se fijó en cuatro reales y medio por legua, con derecho á llevar en el cofre ó maleta dos arrobas de equipaje y á un *hospedaje decente y regular comida*.

La tarifa debió resultar demasiado baja, porque en 13 de Junio de 1739 se aprobó la siguiente: en las sillas de dos ruedas con dos caballos, 11 reales vellón por legua por un sólo asiento y 13 reales por dos; en las berlinas y sillas de cuatro ruedas, 12 reales y 14 respectivamente; con cuatro caballos ó mulas, 19 y 22, aunque con la facultad de llevar mayor carga; en las de seis caballerías, 24 reales con opción á ocho arrobas de *zaga*, y por dos asientos 28 y diez arrobas.

No era posible que prosperase este servicio de carruajes como no fuera reduciéndolo á proporciones mucho más limitadas por el deplorable estado de los caminos durante el reinado de Felipe V. Consígnase en la misma Tarifa de 1739 que las sillas de dos ruedas sólo habían de llegar hasta

Guadarrama, y que desde allí al Real Sitio se habían de usar de cuatro ruedas *por lo áspero del camino,* enganchando seis ó cuando menos cuatro mulas ó caballos.

Se reglamentó en 1743 el orden interior de las oficinas centrales de Correos, el uso de los apartados que existían con anterioridad y se mandó formar la *lista* exponiendo al público las cartas.

En el reinado de Fernando VI comenzó á administrarse por cuenta del Estado la renta del ramo de un modo directo, dándose mayor importancia al cargo de Superintendente general de Postas, Correos y Estafetas, que recayó en 1747 en el Ministro de Estado, con la facultad de manejar y distribuir el producto de la recaudación, revistiéndole además de todas las prerrogativas que disfrutaron los Correos Mayores desde los Taxis.

III

D. Miguel de Zabala y Auñón del Consejo de S. M. publicó en 1732 su *Miscelánea Económico-Política* en la que proponía, entre otras reformas útiles, la conveniencia de crear en España sociedades comerciales ó compañías cuyo establecimiento se había retrasado indebidamente y con gran perjuicio para la nación. Recordaba que los catalanes perdieron la exportación de sus paños á Italia, Alejandría y Esmirna á consecuencia de la peste que asoló al Principado en 1652, y exponiendo los medios de recuperar aquel mercado decía: «pues con tener que conducir las lanas finas á lomo desde Segovia y otras provincias más distantes, he comprado yo paño refino, que es casi como el de Inglaterra, y *si se les franquease el poder conducir las lanas por mar, sin cargarles los derechos de extracción,* como he propuesto, los darían con mayor conveniencia, á la que no pueden ceñirse otras naciones. (1)

Esto significa que no habiendo en nuestra organización

(1) Tercera parte. Párrafo III.

económica ninguna solicitud por los productores, ni por el fomento de la riqueza pública, los rigores del fisco se aplicaban al comercio de cabotaje y á la exportación, lo cual disminuía las remesas al extranjero, y en cambio se imponían menores gravámenes á los artículos exóticos. Indica además que el tráfico interior se hacía en España, en gran parte, por recuas de mulas, aun en el primer tercio del siglo XVIII.

Noticioso Fernando VI de los talentos de D. Bernardo Ward que fué del Consejo y Ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda le encargó en 1750 un viaje á diferentes naciones de Europa con objeto de estudiar los medios empleados para el desarrollo de la industria. Regresó á España en 1754 convencido de que el principio general para promover el bienestar público consistía en impulsar el trabajo y promover la exportación de los productos naturales y manufacturados, removiendo toda clase de obstáculos á fin de conseguirlo. El ilustrado político y economista escribió como fruto de sus sagaces observaciones un libro que intituló *Proyecto económico* trazando el plan de reformas del cual solo atañe al objeto aquí perseguido el examen de la *Comunicación por tierra.*

Observaba que siendo muy limitados los ríos navegables y los canales, se ha de suplir su falta con buenos caminos porque los transportes en carro cuestan la tercera parte que los hechos á lomo. Necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid á la Coruña, á Badajoz, á Cádiz, á Alicante y á la raya de Francia, así por la parte de Bayona como por Perpiñán, y de estos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales: uno del de la Coruña para Santander (que es el más esencial y urgente en el día:) otro para Zamora y hasta Ciudad-Rodrigo: del de Cádiz otro para Granada y así de todos los demás. Después se necesitan diferentes caminos de travesía y haciendo el Rey el primer costo (como corresponde) es muy justo que en lo sucesivo los mantengan los

pueblos que disfrutarán el beneficio de esta providencia, cada uno en su distrito y jurisdicción.»

Añadía que se debía tener cuidado al trazar los caminos de que tocasen en las ciudades y poblaciones importantes procurando que tuviesen tráfico. Sin esta circunstancia era imposible el establecimiento de un buen servicio de postas. En las 100 leguas de trayecto entre Madrid y Barcelona debían instalarse 50 paradas y 300 caballerías cuando menos para servirlas y sus correspondientes postillones, opinando que no podría sostenerse el servicio con el corto número de personas que viajaban entre ambas ciudades.

Esta observación era muy discreta, porque no basta construir las carreteras para promover una circulación activa, siendo además indispensable el establecimiento de relaciones comerciales y la costumbre de los viajes para aclimatar los servicios de coches y diligencias. El Conde de Floridablanca lo organizó más adelante entre Madrid é Irún pero no pudo sostenerse; en cambio, el transporte de mercancías con recuas de mulas, carros y galeras tenía importancia, á pesar de los malos caminos según lo demuestran los pormenores consignados en las guías del ramo.

A pesar de las continuas campañas que se sucedieron durante el largo reinado de Felipe V, tanto él como sus ministros procuraron dar impulso á los ramos de fomento. Dictó en 4 de Julio de 1718 la Instrucción de Intendentes, en la cual se les ordenaba que informaran al Consejo acerca del estado de los caminos y de los reparos necesarios para el tránsito de carruajes, indicando los que conviniera ensanchar ó empedrar, por exigirlo así la naturaleza del terreno y las reformas necesarias para acortar las distancias evitando rodeos inútiles.

Pero en los pacíficos tiempos de Fernando VI es cuando se tradujeron tales propósitos en adelantos positivos. Recordaba la nueva Ordenanza de Intendentes Corregidores dictada en Octubre de 1749 que cuarenta y ocho años de sangrientas y continuadas guerras eran la causa principal

del deplorable estado económico del Reino, y para corregirlo restableció la instrucción de 1718 con algunas ampliaciones. [1] Se previno que se encargase en cada provincia á un ingeniero el mapa geográfico de los bosques, ríos y lagos, analizando la calidad de los terrenos; los montes y dehesas; los ríos susceptibles de convertirse en navegables, formando el cálculo del costo de las obras y de la utilidad que podrían reportar; las acequias de riego, los puentes y caminos, puertos, fábricas, molinos ó batanes que convendría construir.

«Los Intendentes Corregidores deben hacer especial encargo á todas las Justicias de su provincia y subdelegados de ella para que cada uno en su término procure tener compuestos y *comerciables* los caminos públicos y sus puentes; que si necesitasen de mayor ensanche ó reparos den cuenta con la justificación necesaria á mi Consejo para que por él se providencie lo conveniente en lo que no puedan costear los pueblos, en cuyo territorio se deban hacer, ínterin que por mí no se tome otra regla y providencia: y cuidarán de conservarlos corrientes conformes á las órdenes dadas y las ordenanzas municipales. Obligarán á las Justicias de su distrito á que en todos los sitios en donde se juntan varios caminos principalmente hagan poner un poste de piedra que diga: *camino para tal parte.*» [2] Comprendió también otras medidas de policía y seguridad, así como la inspección de los derechos de portazgo, pontazgo, peaje y barcaje.

Hasta que se dictó la referida Ordenanza no existían en España carreteras propiamente dichas. Se ha demostrado en cuanto antecede que el servicio estaba encomendado exclusivamente á los pueblos bajo la dirección de los corregidores, organización extremadamente imperfecta y cuyos resultados no podían ser satisfactorios, desde el momento en que no costeaba el Estado las obras públicas, ni había en

(1) *Novísima Recopilación*, tomo VIII, libro VII, título XI, ley XXIV.
(2) *Novísima Recopilación*, libro VII, título XXV, ley V.

Castilla diputaciones ó generalidades encargadas de ejecutarlas con recursos de las regiones, como en las Provincias Vascongadas y Navarra.

Fernando VI cambió de rumbo, emprendiendo durante el Gobierno del Marqués de la Ensenada la construcción de la carretera de Madrid á la Coruña por Arévalo y Valladolid en el paso de la cordillera de Guadarrama—que estaba inaccesible al tránsito de carros [1]—y las doce leguas de la sección de Reinosa á Santander, empleando soldados en estos trabajos. En recuerdo de las obras ejecutadas en la primera de aquéllas se erigió en el puerto un sencillo monumento con pedestal de piedra que contiene un león abrazando en sus garras dos globos, y una lápida con esta inscripción:

Ferdinandus VI Pater Patriæ viam utrique Castellæ superatis montibus fecit au salutis MDCCXLIX regni sui IV.

El camino de Reinosa á Santander se construyó, según la descripción inserta, pocos años después de su apertura en el *Tratado legal y político de caminos públicos* publicado en 1755 por D. Tomás M. Fernández de Mesa, en los términos siguientes: [2] «Su fábrica tiene 28 pies castellanos de ancho, á saber: 21 de camino y 3 ½ pies de pared seca bien arreglado á un lado y otro, con buenas aparejadas losas que la sirven de cobija; entre cuyas paredes se rellenaron los vacíos de piedra calcar hasta 6 pulgadas, antes de ensacar de una pared á otra, que se le echaba una piedra menuda á propósito, donde se encontraba por naturaleza, superando al nivel de la pared 18 pulgadas, dándole un lomo suave, ó arco, de modo que los carruajes van con la comodidad de no ladearse y sin el mayor traquéo, y las aguas no se detienen en la superficie del camino. A esta piedra se le mezcló con arena, ó tierra de la mejor calidad que se conseguía en las

[1] *Informe en el expediente de la ley agraria*, por D. Gaspar M. de Jovellanos. Falta de comunicaciones por tierra.

[2] Capítulo XIV. De la forma de otros caminos más ordinarios.

inmediaciones, para que uniéndose todo, formase un cuerpo abstracto de lodo y piso suave en todo tiempo, sirviendo esta mezcla para que no se uniese totalmente por razón de las heladas, con las que resbalaría mucho el ganado mular, si no hubiera algo superficialmente movido. En los sitios donde las paredes son muy altas, se han puesto unos guarda ruedas, piedras de 4 pies de largo, 2 introducidos en la tierra y lo restante elevados, para evitar que los carros arruinen las paredes y ellos no se despeñen. Y en todos los parajes donde se han podido hacer, y han sido necesarios, tiene el camino sus fosas á cada lado ó desaguaderos de 6 palmos de ancho y la altura correspondiente.»

IV

La construcción de la carretera de Reinosa á Santander costeada en tiempo de Fernando VI por la Real Hacienda despertó la emulación de las provincias vecinas sirviendo de estímulo para la apertura de otros caminos. Pronto se reflejó en Vizcaya aquel impulso regenerador «no siendo justo *que el Señorío quedase rezagado* cuando tiene uno de los puertos más seguros para el trato con las partes del Norte y otras, y de fácil comunicación con las Castillas.»

El Regimiento general acordó en 17 de Julio de 1751 la apertura inmediata ó la reparación del camino de Bilbao á Burgos y las Juntas celebradas en Guernica el año inmediato aprobaron por vez primera la exacción en Vizcaya de un arbitrio sobre el tabaco destinado á allegar recursos para la apertura de caminos. Se nombró al efecto una comisión encargada de resolver acerca del trazado más conveniente y para tomar á censo los fondos necesarios con cargo al referido arbitrio (1) practicándose los estudios por el ingeniero D. José Crane.

Examinando los acuerdos de las Juntas de Guipúzcoa

(1) *Monografía de los caminos de Vizcaya.* Capítulo I. Primera mitad del siglo XVIII por P. de Alzola.

durante la primera mitad del siglo XVIII y el *Indice del Archivo de Tolosa* se observa una atención creciente al ramo de caminos, pero el Cuerpo provincial persevera en su tradición de dejar encomendado á los pueblos el entretenimiento y aun la apertura de algunos nuevos. Dá órdenes apremiantes á los alcaldes para el cuidado de las calzadas, les dirije apercibimientos, vence resistencias, dirime las discordias suscitadas entre los concejos vecinos, nómbranse comisarios para la vigilancia, y en el año 1729 acuerda la Junta que se consulte «*con teólogos* si como se hacía para los muelles se podría destinar algún caudal ó ayuda de costa á las repúblicas para composición de caminos.» (1) Quiere decir, que surge por vez primera la idea de auxiliar á los pueblos de escasos recursos como precursora de la futura centralización en manos de la Provincia de la red de carreteras.

Reconocida la conveniencia de construir un camino de coches, se proyectó primero transformar el antiguo de Alava que pasaba por Segura, Cegama y el puerto de San Adrián, cuya composición se decretó en las Juntas Generales celebradas en Elgoibar el año 1737, pero por su defectuoso trazado hubo que abandonarlo más adelante.

Se promovió en el comedio del siglo la construcción del nuevo camino real de coches que atravesaba la Provincia desde la villa de Salinas en el confín de Alava hasta la universidad de Irún, obra que la Diputación acogió con gran empeño «siempre atenta á las razones del Real Servicio en los tránsitos de Personas Reales, y curso ordinario de Postas, y al zelo é imponderables fatigas de los Caballeros comisionados por ella.» En 1752 se llevaban gastadas sumas importantes en este camino, que sin duda por ser la arteria principal de las comunicaciones entre Madrid y Francia, costeaban entre la Provincia y los pueblos.

En Diputación extraordinaria celebrada en el mismo año se examinaron los planos del proyecto formado para la

(1) *El Guipuzcoano instruído.* Caminos públicos.

sólida construcción de aquella carretera por el arquitecto D. Francisco de Ibero, y se acordó solicitar *el fomento Real para las obras*, obteniendo en 1754 la autorización del Consejo para que las repúblicas pudieran invertir el cinco por ciento de todos sus propios y arbitrios en puentes y caminos. En 1757 nombró la Junta general una Comisión compuesta de cuatro personas principales, entre ellas el célebre Conde de Peñaflorida, fundador de la Sociedad Vascongada de Amigos del País, para disponer todo lo necesario en el proyecto del Camino Real de Coches con las más amplias facultades.

La Asamblea del año siguiente decretó que contribuyese la Provincia con 147.507 reales, solicitando al efecto la Real Facultad para dedicar á la construcción de la carretera sus acciones de la Compañía de Caracas. Las repúblicas debían contribuír con 229.875 reales, á fin de completar los 377.382 reales del presupuesto redactado por Ibero, recaudándose el contingente de los pueblos mediante el cobro del 10 por 100 de sus propios y sisas á los del tránsito, y de 2 y medio por 100 á los separados del camino.

Pero el importe de las obras de la carretera de Salinas excedió mucho de lo calculado, y no sólo contribuyó la Provincia al pago del aumento en la misma proporción, sino que Beasain y otros concejos pidieron ayuda de costa, y la Junta celebrada en 1764 alteró los tipos señalando el 20 por 100 á la Diputación, el 10 por 100 á los pueblos de tránsito y el 5 á los alejados del camino.

«El Rey, por su parte, acogía favorablemente esta clase de proyectos, allanando con prontitud las autorizaciones para adquirir dinero y poner en ejecución otros medios.» [1] Esta es la diferencia esencial con los reinados de la Casa de Austria, en los que se ha visto el fracaso de varias tentativas de las Diputaciones de Vizcaya y de Guipúzcoa para abrir caminos porque se daba oídos en Madrid á las quejas de las corporaciones rivales, mientras los ministros de Fer-

[1] *Historia de la ciudad de San Sebastián*, por Camino. Comercio.

nando VI y de sus sucesores, penetrados de verdadero espíritu de progreso rechazaban con decisión las impertinentes reclamaciones promovidas con miras mezquinas, amparando el espíritu de empresa ya vigoroso en las corporaciones de los países aforados.

Quejábanse en San Sebastián por la decadencia del comercio de lanas, y el Conde de Gages, Virrey de Navarra, mostró empeño en el restablecimiento de la exportación de aquél importante artículo, tomando la iniciativa para promover las primeras carreteras de aquél reino que se costearon á expensas de los pueblos. Las Cortes allí celebradas en 1757 acordaron varios arbitrios cobrados en las tablas sobre los géneros á su entrada y salida para destinarlos á la conservación de los caminos de Aragón, Castilla y Guipúzcoa. ([2])

El Gobierno de Fernando VI echó los cimientos del servicio de carreteras del Estado, pero con una organización completamente embrionaria é inferior á la adoptada por Sully en Francia siglo y medio antes.

Los monarcas contemporáneos de los dos primeros Borbones de España dieron gran impulso al servicio de *Ponts et Chaussées*, perfeccionándolo paulatinamente. La centralización administrativa la estableció definitivamente Colbert en tiempo de Luis XIV, y por un decreto de 1712 se nombraron 11 Inspectores generales encargados de visitar anualmente las 22 circunscripciones, á cuyo frente había Ingenieros de Caminos, que desde entonces tuvieron carácter de funcionarios públicos consagrados exclusivamente al servicio del Estado, y unidos por un escalafón y un régimen gerárquico.

Se aumentó pronto el personal, creándose en 1715 la Dirección General de *Ponts et Chaussées* con personalidad propia y dió la Regencia grandísimo impulso á la construcción de carreteras que, con los recursos del Tesoro y la

([2]) *Memoria sobre la ley de modificación de los Fueros de Navarra*, por D. P. Ilarregui. Caminos reales.

prestación personal, adquirió mucha extensión, absorbiendo paulatinamente el Cuerpo de Ingenieros los ramos de navegación y de puertos, que antes estaban desempeñados generalmente por ingenieros militares.

En 1727 se dictó el reglamento para las obras y las cuentas de *Ponts et Chaussées,* y en 1729 se decretó que los contribuyentes pagasen la *taille,* pecho ó tributo repartido por capitación para reparar los puentes y caminos de varias ciudades, publicándose también varias disposiciones de policía.

La Regencia aprobó un grandioso plan que abarcaba 12.000 leguas de carreteras y dió mucho impulso á su construcción. Creó al efecto impuestos, aplicó la *corvée* ó prestación personal en vasta escala, logrando dotar á Francia de una extensa red de caminos; se encauzaron los ríos por medio de diques, mejorándose la navegación. Los puertos marítimos de comercio que habían dependido del Ministerio de la Guerra pasaron en 1741 al servicio del Cuerpo de Ingenieros civiles y en 1747 se fundó la Escuela para reclutar el personal que desempeñase *avec capacité les differents emplois des ponts et chaussées.*

Los libros anteriormente citados de Aucoc, Vignon y Gautier contienen minuciosos pormenores concernientes al acentuado progreso que adquirió en Francia el ramo de obras públicas mientras reinaban en España los dos primeros Borbones y se empezaba aquí al mediar la XVIII.ª centuria á esbozar la materia colocando los primeros jalones para crear el servicio como función del Estado.

V

Terminada la guerra de Sucesión y deseoso Felipe V de restañar las heridas causadas por la porfiada contienda civil, intentó realizar los acuerdos tomados en 1677 y 78 por las Cortes de Aragón para hacer navegable el Ebro. Encomendó á los ingenieros militares D. Bernardo Sano y D. Sebas-

tián Rodolfi los estudios de un canal de navegación desde el Bocal hasta Zaida, tomando por base la acequia Imperial. Data desde entonces el proyecto de canal destinado simultáneamente para los arrastres y el riego, pero nada se adelantó hasta el reinado de Carlos III.

La ciudad de Sevilla representó á S. M. en 27 de Septiembre de 1732 con objeto de que se mejorase la navegación del Guadalquivir, y aun cuando repitió las instancias en los años siguientes, no logró que recayese resolución alguna acerca del asunto, viéndose precisada á renunciar por entonces á sus gestiones. (1) Insistía D. Bernardo de Ulloa en su libro acerca de la necesidad de hacer navegables los ríos principales de España y de abrir canales á través del interior del Reino con objeto de reducir las enormes diferencias que existían en los artículos de primera necesidad entre el centro y el litoral á causa de la falta de vías de comunicación.

El celoso ministro de Estado D. José Carvajal presentó al Rey en 1746 un gran proyecto de navegación interior que comprendía la mejora del cauce del Guadalquivir hasta Córdoba, con un canal desde aquella ciudad hasta Cádiz, y otro de Madrid á Toledo, habilitando de nuevo el curso del Tajo. (2) Pero quedó sin efecto por falta de medios, siendo insuficientes los grandes sacrificios exigidos á los contribuyentes por las asoladoras guerras en que se halló hasta entonces constantemente comprometida la nación española, notándose, en cambio, un manifiesto progreso desde el reinado más pacífico de Fernando VI.

D. Bernardo Ward trató en el capítulo VI de su obra del *Medio para hacer navegables los principales ríos de España y de formar algunos canales sin gravamen del Real Erario.* Atribuía en gran parte el atraso de la Península en la agricultura, industria y comercio á la falta de comunicaciones de

(1) *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, por D. Bernardo de Ulloa. Capítulo XII. Año 1740.

(2) *Diccionario de Madoz*, tomo XIV. Tajo.

las provincias con el interior del Reino y de todas ellas con el mar, recomendando la idea de formar una Compañía holandesa que tomara á su cargo la obligación de ejecutar á sus expensas la mejora de los ríos y la apertura de canales mediante la concesión de su aprovechamiento por plazo suficiente para resarcirla de los gastos y proporcionarle crecidas ganancias.

Fundábase para apoyar el proyecto en que la fanega de trigo se pagaba á menos de 8 reales en los años buenos, habiendo provincias en las que no pasaba el precio de 12 á 15 reales cuando la cosecha era mediana. Sucedía lo propio con el vino y otros artículos por la falta de comunicaciones para abastecer el mercado interior y exportar el sobrante al extranjero y á América.

Afanoso el ilustre Marqués de la Ensenada en fomentar la riqueza pública en un Reino desprovisto de vías de comunicación recomendaba al Monarca la necesidad de emprender la apertura de caminos y de canales de navegación diciéndole: «Es preciso empezar, Señor, porque lo que no se empieza no se acaba.»

No contando en el país con ingenieros hidráulicos trajo de Francia á Mr. le Maur á quien encomendó el estudio del Canal de Campos, emprendiéndose las obras en 1753. Cuando cesó Ensenada en el Ministerio se habían construído siete leguas dándose con fortuna el primer impulso á una obra tan beneficiosa, pero era todavía tan grande el atraso de España que se publicaron anónimos á su caída censurando su administración por haber enviado personas á recorrer las cortes extranjeras para el conocimiento de *la química, canales para riegos y otras obras inútiles.* [1]

Se constituyó en 1756 la Compañía de navegación del Tajo [2] pero no realizó su proyecto, ni dieron satisfactorio resultado en España esta clase de empresas en manos de la

[1] *El Marqués de la Ensenada* por D. Joaquín María Aranda. VI.

[2] *Memorias políticas y económicas* por D. Eugenio Larruga. Tomo VI. Tajo.

iniciativa privada. Se hicieron también los estudios para la canalización del Ebro.

En 1740 se construyó la Real Acequia del Jarama que formó parte del Real Patrimonio hasta el año 1869 en que con motivo del destronamiento de Isabel II pasó á ser del Estado. (1)

El beneficio de los *novales* ó diezmos debido al acrecentamiento del producto de las tierras al convertirse de secano en regadío concedido por Su Santidad á Carlos I y Felipe II para el Canal Imperial y el Pantano de Alicante lo amplió Benedicto XIV en 1749 para los *nuevos rompimientos* y se confirmó en el reinado inmediato por Real cédula dictada en 1766 declarando que «el Real Patrimonio era el único interesado en los diezmos y primicias dimanados de aumento de riego ó nueva cultura en terreno realengo.» (2)

VI

Por Real orden dada en 1742 se creó la Junta de Obras del Puerto de Barcelona formada por el Capitán General, el Intendente, Regente de la Audiencia, Ingeniero Comandante, un regidor y un comerciante, señalando los fondos y arbitrios para proseguir los trabajos ejecutados en los años anteriores, á fin de evitar el cierre de la boca por los bancos de arena.

Se abrió un canal en la barra para el tránsito de las barcas, pero cegado de nuevo, se propuso la prolongación del muelle hacia poniente en 80 toesas ó 156 metros lineales, cuyo proyecto fué aprobado en 1745. Tenían por objeto las nuevas obras «extinguir el banco y ensanchar y profundizar el canal del puerto,» manifestando la Junta al Gobierno en 19 de Marzo que «con las eficaces órdenes de V. E. y copiosa remesa de caudales se había conseguido aumentar

(1) *Estadística de Obras públicas.* Años 1893 y 94. III. Rios y Canales.
(2) Asso. *Economía política de Aragón.* Capitulo VI.

el fondo del canal, se hallan ancorados en el puerto 130 bastimentos etc.» [1]

En 1721 corrían las obras del puerto de Cartagena á cargo del Cuerpo de Galeras satisfaciéndose los gastos por la Comisaría de la Santa Cruzada. Cinco años después se emprendieron formalmente las obras del puerto militar por la construcción de almacenes,, en 1730 comenzó la limpia y poco después el malecón en el emplazamiento actual de las murallas del Norte. Por Real orden de 13 de Junio de 1731 se aprobó el plano definitivo del puerto destinándose al mismo 450 esclavos moros. El Marqués de la Ensenada autorizó en 1746 la construcción del Arsenal.

En los veinte años comprendidos entre 1731 y 1751 se libraron por el Tesoro 3.906.085 reales para las obras del puerto de Cartagena [2] y hasta 1758 se gastaron otros 5 millones en los diques de carena, dotándolo de tan amplios recursos por el carácter militar de las obras.

De 1719 á 1721 se trabajó en el muelle occidendal del puerto de Málaga. Tenía 148 varas de longitud y 38 de ancho. [3]

Habíase habilitado el puerto de Cádiz en 1509 para el registro de los buques destinados al comercio de las Indias como auxiliar de Sevilla, pero después de largas y ruidosas cuestiones entre ambas ciudades triunfó la primera, trasladándose á su recinto en 1718 el Tribunal de Contratación y el Consulado de Sevilla, declarándole *único* puerto habilitado para el mencionado tráfico.

A favor de un monopolio tan extraordinario como perjudicial á todo el litoral de España, alcanzó gran prosperidad la ciudad de Cádiz, aunque á pesar de su activa vida mercantil se mantuvo «la ruindad de sus muelles y la carencia de las demás obras necesarias que en todo puerto que merezca tal nombre las acompaña.» [4]

[1] Rafo. *Proyecto de mejora y ensanche del Puerto de Barcelona.*
[2] Martinez. *Monografía del puerto de Cartagena.*
[3] Llaguno y Cean Bermúdez. Tomo III. Capitulo XXXIX.
[4] *Apuntes relativos al mejor emplazamiento del Puerto mercante de Cádiz,* por don Luis de Torres Vildósola.

Un temporal ocurrido en 1750 destruyó el murallón de tierra del puerto de Gijón, quedando en deplorable estado su pequeña dársena, pero el Marqués de la Ensenada dispuso que se emprendieran las obras en 1752. Se trabajó hasta el año 1759, manifestándose con tal motivo celos y rivalidades entre las Corporaciones del Principado que impulsaron á D. Gaspar M. Jove Llanos á escribir su *Representación al Ministro de Marina sobre las nuevas Obras del Puerto de Gijon* (1)

A consecuencia de la invasión de las Provincias Vascongadas en 1719 por las tropas francesas mandadas por el Duque de Berwick, y de los destrozos causados en Pasajes por las escuadras aliadas, se creó en 1722 el Astillero de Guarnizo en Santander. (2)

El Consulado de Bilbao dió grandísimo impulso á las obras de encauzamiento de la ría en sus 14 kilómetros y á las de mejora de la barra durante el siglo XVIII, según consta con minuciosidad en la *Memoria* anual publicada en 1881 por D. Evaristo de Churruca. En Mayo de 1731 se pidió permiso para llamar á D. Pedro Moreau, Ingeniero jefe de las Plazas y Reales Ejércitos, que se hallaba destinado en Pamplona, y en 1734 se encargó por cuatro años de las obras el Ingeniero francés Mr. Basibey, obteniendo el Consulado la Real facultad para sacar á censo 100.000 pesos escudos de quince reales para la obra de muelles de la barra y canal de este puerto.»

En 1737 se llamó á otro Ingeniero de la primera y maior aprobación que esté en actual servicio del Rey» para informar «acerca de las obras existentes y sobre las que convenga hacer en lo sucesivo.» En 1753 hizo nuevos estudios el Coronel de Ingenieros D. José Crane, evaluando el importe de las obras para dejar la ría navegable entre Bilbao

(1) *Biblioteca de Autores Españoles.* Obras de Jove Llanos. Tomo II.

(2) *Compilación histórica de la Provincia de Santander*, por D. Gregorio Lasaga. Capitulo XXII.

y Portugalete en 192.745 pesos escudos, cantidad que con autorización Real se obtuvo á censo, constando en las actas del Consulado que en Diciembre de 1757 se había gastado aquella suma.

La Compañía Guipuzcoana de Caracas, fundada en San Sebastián el año 1728 con el objeto de dedicarse al comercio de cacao y azúcar, atravesó un período floreciente y con su activo tráfico contribuyó á que el Consulado atendiese á la conservación y mejoras del excelente puerto de aquella ciudad.

La Diputación de Guipúzcoa empezó á preocuparse de la mejora de los puertos de la Provincia, solicitando su ayuda el pueblo de Guetaria, y en 1748 se emprendió la construcción del muelle de Fuenterrabía. (1)

Comenzó en el reinado de Felipe V la regeneración nacional poniéndose los cimientos de la España contemporánea bajo la base de la reforma civil y de la secularización de diversas funciones, pero el Gobierno, inspirado en el ejemplo de Francia, continuó siendo absoluto y centralizador tanto en materia política como administrativa. Se ha visto que la nueva dinastía consagró al desarrollo de los intereses materiales, tan imprescindibles para la prosperidad del Reino, una atencion superior á la de los reinados anteriores, empezando á invertir fondos del Tesoro en la construcción de carreteras, canales y puertos.

Las aduanas interiores que se conservaban entre Galicia, Castilla y Asturias se trasladaron á los puertos de mar; se abolió el absurdo y pernicioso régimen de la tasa; Fernando VI creó los pósitos y los montes de piedad, dió gran impulso á la marina, y cambió por completo el rumbo seguido hasta entonces repecto de la industria, demostrando gran empeño en fomentar las manufacturas españolas. Fundó Felipe V la fábrica de tapices de Madrid y la Imprenta nacional; estableció Alberoni la primera manufactura de

(1) *Indice del Archivo de Tolosa.* Negociado núm. 8.

cristales, se crearon otras de espejos, tejidos y paños disponiendo que las tropas se vistiesen con géneros del país preparando además la abolición de los privilegios de la Mesta que tanto perjudicaron á España.

A pesar del buen camino adoptado por la nueva dinastía, no se corrigió de la afición al fausto de los reyes predecesores invirtiendo Felipe V—según Canga Argüelles—300 millones de reales en la construcción del Palacio y los jardines de San Ildefonso. Erigió también el de Valsaín, y Fernando VI gastó además sumas importantes en el Pardo, el Buen Retiro y en el nuevo Palacio de Madrid, obra de gran mérito emprendida bajo la dirección de los italianos Juvara y Sacheti, que iniciaron la restauración de la arquitectura española.

El ambiente de cultura que respiró Felipe V en la Corte de Versalles le indujo, sin duda, á dar impulso al movimiento intelectual en su nueva patria: protegió las letras, fundó las Academias de la Lengua, de la Historia y de Medicina, así como la Real librería, y su sucesor estableció la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando. Las mejoras introducidas en la enseñanza, la creación del ramo de obras públicas, las reformas importantes para el fomento de la industria, del comercio y de la marina constituyeron la base del futuro progreso de España, disipando las nubes y aliviando las tristezas de una postración que por fortuna no era irremediable.

Preparó, cual ningún otro, aquel renacimiento el ilustre Secretario de Fernando VI, á quien se concedió el título de Marqués de la Ensenada, y calificó el Padre Isla «del mayor Ministro que había conocido la Monarquía desde su creación.» Puso gran empeño en lograr la paz y en mantener en adelante el principio de neutralidad, consiguiendo á favor de sus beneficios, de una administración activa y de una política comercial bien entendida, restaurar las fuerzas productoras ahuyentando la miseria que se había enseñoreado en el país. Creó una Marina importante, levantó la

fortaleza de Figueras, preparando otras defensas en las fronteras, y reorganizó simultáneamente el Ejército, instalando también las industrias necesarias para el armamento y las construcciones navales.



CAPÍTULO II

Carlos III

I. Su venida de Italia.—Se emprende la construcción de las carreteras principales.—Reglas dictadas para el entretenimiento.—Fusión de la Superintendencia de Caminos y Posadas con la de Correos y Postas.—Disposiciones sobre portazgos y pontazgos.—Exenciones del ramo de obras públicas.

II. El *Memorial* de Floridablanca.—Actividad desplegada en la apertura de caminos.—Sumas invertidas en las obras de carreteras.—Cooperación patriótica de las autoridades y particulares.—Arquitectos directores.—Reglamento para la conservación con peones camineros.

III. Construcción del camino real de Cartagena.—Viaje de Mr. Arthur Young por Cataluña.—Carretera de Reinosa á Santander.—Recursos para las obras.—Documentos relativos á varios caminos, custodiados en la Biblioteca de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

IV. Carretera de Bilbao á Pancorbo.—Apertura de otras vías de comunicación en el Señorío de Vizcaya.—Camino real de coches de Salinas á Irún.—Elogios prodigados de Real Orden á la Diputación de Guipúzcoa.—Otras carreteras abiertas en la misma, en Navarra y en Alava.—Tratado de caminos de Fernández de Mesa.

V. El *Itinerario de Postas* de Campomanes.—Carreras existentes.—*Guías de Caminos.*—Distinción entre los de ruedas y de herradura.—*Nota curiosa* de los mesones de Madrid en donde paraban los ordinarios, caleseros y carruageros.—Primer servicio regular de diligencias.—Nuevas reformas en Correos.—Viaje á París de la Duquesa de Villahermosa.—Tiempo que se tardaba desde aquella capital á las ciudades de Francia.

I

Al fallecimiento de Fernando VI, ocurrido en Madrid el 10 de Agosto de 1759, le sucedió su hermano Carlos III, Rey de las Dos Sicilias hasta entonces. Desembarcó el 17 de Octubre en Barcelona, que le dispensó un espléndido recibimiento manifestándole en su discurso de bienvenida el decano del Ayuntamiento que la corona de Italia les había dado un Rey consumado en el arte de gobernar. Al dejar el palio subieron los Reyes á una carroza y el resto de la familia Real ocupó otros carruajes para encaminarse á Palacio.

Salieron de la ciudad condal para Madrid el 22 de Octubre llegando á Zaragoza el 28. Allí se detuvieron todo el mes de Noviembre, por haber caído enfermos el Infante D. Gabriel y otras personas de la Real familia, partiendo el 1.° de Diciembre por el camino de Cariñena, Guadalajara y Alcalá, á donde acudieron los Ministros y varias comisiones de la Corte para realizar la entrada en Madrid el día 9.

No cabe duda de que la jornada se hizo con carruajes, pero no se aclara este extremo en la extensa reseña del viaje consignada en la novísima obra titulada *Reinado de Carlos III,* que ha publicado el Académico D. Manuel Danvila y Collado. [1] Los gastos importaron 7.221.088 reales, componiéndose la comitiva de 1.839 personas: 608 de la Real casa, 559 de las Caballerizas, 109 de la Ballestería, 377 de la Real Guardia de Corps y el resto de otras dependencias.

Coincide con el comienzo del reinado de Carlos III la organización y el verdadero impulso de las obras públicas y de las construcciones civiles.

Por Real decreto del 10 de Junio de 1761 se ordenó que se comenzaran con la brevedad y economía posibles los caminos de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia, consignando S. M. 250.000 reales mensuales para los tres primeros y costeándose el último con el sobrante del 8 por 100 que se cobraba á la ciudad del Turia, hasta lograr la conclusión de las obras de la carretera. Se dispuso al mismo tiempo que sucesivamente se emprendieran otros dando cuenta á S. M. del progreso de los trabajos y de los que se distinguiesen en ellos á fin de premiarlos, «y también de los que contribuyan á causar embarazos y demás que ocurriese digno de su noticia para adoptar prontamente las resoluciones.»

La Real cédula de 1.° de Noviembre de 1762 comprendió varias reglas para la conservación de los caminos generales: entre ellas se disponía el uso de carros de llanta

[1] Tomo II. Capítulo I.

ancha y lisa con tres pulgadas de huella cuando menos, y que si transitasen carros de llanta estrecha se les obligara á pagar doble portazgo. Los reparos menores debían ejecutarse por los pueblos en sus términos respectivos y los de las obras de fábrica *ú otra cosa considerable* con el producto de los portazgos, donde los hubiera, y donde nó, con los arbitrios concedidos para la carretera. ([1])

El Ministro de Estado comunicó al Consejo la Real orden de 16 de Enero de 1769, disponiendo la colocación de pilares de piedra en los caminos de media en media legua determinando que á cada una de éstas se diesen ocho mil varas castellanas de Burgos. En 8 de Octubre de 1778 se dispuso que se agregase la Superintendencia de Caminos y Posadas á la de Correos y Postas, poniendo á su cargo todos los arbitrios destinados á la conservación de caminos, que eran: el producto del sobreprecio de dos reales en fanega de sal, el sobrante del uno por ciento de la plata procedente de Indias destinada al camino de Andalucía, *el superabit* de la Renta de correos y otros arbitrios que se crearan. Se autorizaba también al Superintendente para nombrar y separar el personal facultativo y prescribir las respectivas obligaciones de los diferentes funcionarios. ([2])

En 11 de Junio de 1780 se dictaron las reglas relativas á á los expedientes sobre portazgos y pontazgos, disponiendo que todos *los llevadores* de estos impuestos debían reparar los puentes, caminos ó tránsitos en donde cobraban los derechos, pero si los gastos fuesen considerables se debería suplir con repartimientos entre los pueblos. Para los reparos importantes era preciso representar al Corregidor ó Intendente, con el correspondiente presupuesto, remitiéndolo al Consejo Real por conducto de la Contaduría de Propios y Arbitrios con testimonio de las diligencias, á fin de que se autorizara competentemente á los pueblos interesados en la

([1]) *Novísima Recopilación*, libro VII, titulo XXV, ley VI.

([2]) *Novísima Recopilación*, libro VII, titulo XXXV, ley VII.

obra. Se ordenó además la vigilancia de los portazgos, con objeto de evitar abusos en la percepción de la tarifa.

Por Reales órdenes de 4 y 6 de Junio de 1785 se declaró la exención en el ramo de obras públicas de los derechos de alcabalas y de los arbitrios impuestos á los materiales y comestibles, facultando á los operarios para abrir canteras, cortar leña y aprovechar los pastos en los terrenos públicos y baldíos en las mismas condiciones que los vecinos de los pueblos. En el año siguiente se encomendó la conservación y reparación de las travesías de las carreteras principales á los ayuntamientos.

Tantas disposiciones obedecían al decidido propósito de acabar con el abandono que hasta el reinado de Fernando VI hubo en España en tan importante materia, demostrando así los ministros de Carlos III un grado de ilustración y de buen sentido que por desgracia había sido raro entre nosotros.

II

La entrada del Conde de Floridablanca en el Gobierno se señaló por una actividad extraordinaria en el ramo de caminos confiado á su Superintendencia. No se libró sin embargo de acerbas críticas, y cuando cesó en su elevado cargo de Ministro de Estado, redactó un extenso *Memorial* que presentó al Rey en 1789, exponiendo sus valiosos trabajos. Declaróse *verídico* el mensaje por Real decreto, y como contiene extensos pormenores acerca de las vías de comunicación, constituye una fuente muy digna de consulta.

Decía que á pesar de haberse creado en 1760 el arbitrio de la sal, sólo se habían construído en los 19 años transcurridos desde entonces, cinco leguas escasas del camino de Valencia á partir de Aranjuez, otras tantas desde aquella ciudad, lo mismo en las cercanías de Barcelona, poco más de tres en la Coruña y una sola legua para la carrera de Andalucía. Aun estos trozos, los de los Sitios Reales y los

del puerto de Guadarrama y Reinosa á Santander, procedentes del reinado anterior, se encontraban intransitables.

Pero afirmaba el Conde que en los nueve años, durante los cuales estuvo á su cargo la Superintendencia de caminos, se habían reedificado muchos puentes y alcantarillas, construyendo más de 195 leguas de 8.000 varas y atendido á la reparación de otras 200 leguas. Se fabricaron 322 puentes nuevos, habilitando al tránsito otros 45 y el número de alcantarillas edificadas fué de 1.049, aparte de las obras de explanación, muros de sostenimiento, enlosados y accesorios de las carreteras; de los portazgos, fondas, casas de posta y aún poblaciones levantadas en donde la necesidad lo exigía.

Entre tantas obras útiles de caminos se destacaban las del paso de Sierra Morena, la del puerto de la Cadena en la carretera de Cartagena, la del camino de Málaga desde Antequera y la de Galicia á partir de Astorga. «¡Qué dificultades, qué peligros, qué incomodidades y qué gastos no había para hacer aquellos tránsitos! No hay quien no admire y bendiga á V. M. cuando pasa por aquellos parajes, y particularmente por el de Sierra Morena, sorprendiendo á los más hábiles y autorizados extranjeros el arte, la magnificencia, la solidez y comodidad con que están ejecutadas tan difíciles y costosas obras.»

Ascendieron los gastos de esta gran empresa de carreteras á 90 millones de reales, y aun cuando sólo produjo 27 el arbitrio de la sal durante los nueve años mencionados, recaudó además de los 63 millones de déficit otras cantidades importantes destinadas á canales de navegación y de riego, á pantanos, puertos y edificios públicos, de los sobrantes de la renta de correos, de los bienes mostrencos y de otros recursos extraños á la Tesorería.

Pondera la economía conseguida en la construcción, porque habiéndose calculado en otro tiempo cada legua de camino nuevo en un millón de reales, se gastaba la tercera ó cuarta parte, atribuyéndolo á la extraordinaria actividad é inteligencia de celosos magistrados y dependientes que sin

la menor remuneración abandonaban sus negocios y la comodidad de sus casas para entregarse á las fatigas del campo y al rigor de las estaciones á fin de vigilar los trabajos. Ensalza con tal motivo á varios obispos y arzobispos, capitanes generales, presidentes de chancillerías, corregidores, sociedades patrióticas y particulares por la entusiasta cooperación que le prestaran en el desarrollo de una obra tan meritoria, y recomendó á la gratitud nacional á los dos directores de caminos D. Vicente Carrasco y D. Joaquín de Iturbide, así como á D. Juan de Villanueva y á D. Manuel Serrano, que se sacrificaron en el cumplimiento de su deber, haciéndose dignos de la gratitud de Su Magestad.

Fué Villanueva, á la par de célebre arquitecto que inmortalizó su nombre en el Museo del Prado construído para Academia de Ciencias exactas y Gabinete de Historia natural, un notable ingeniero. Dirigió los caminos de Madrid á Aranjuez y la Granja, trabajó en las carreteras de Cataluña y de Valencia y en los canales de los Alfaques, del Manzanares, del gran priorato de San Juan y en el desagüe de varias lagunas.

Se redactó el Reglamento para la conservación, estableciendo peones camineros encargados del cuidado en cada legua, con los correspondientes capataces ó celadores, y se levantaron 49 casillas con objeto de que el personal residiera en los trozos respectivos.

Fracasó la tentativa de 1739 para instalar la posta de ruedas, puesto que consigna Floridablanca su creación en las 100 leguas de Madrid á Cádiz, «facilitando este utilísimo recurso á aquel emporio del mundo.» Se hacía lo propio en la carrera de Francia, estando corriente la posta desde Vitoria y *la expedición semanal de coches de diligencia* de Madrid á Bayona, para lo cual se habilitaron las posadas en el centro de Castilla.

III

En 16 de Marzo de 1784 puso el Ingeniero-director del Real camino nuevo de Cartagena en la torre del Convento del Carmen de la ciudad de Murcia la primera banderola ó señal para la alineación que, partiendo de dicho punto, termina en el Palmar ó lugar de Don Juan, dándose comienzo á las obras del trozo, que se terminó en 20 de Junio del año inmediato.

En la minuciosa reseña de este camino publicada por D. Javier Fuentes y Ponte, describe su trazado y obras principales, como el puente de Reguerón y otros muchos; las tres casas del Real Peazgo donde se cobraban los derechos; la lápida colocada en la principal tenía la siguiente inscripción: *Reinando Carlos III. Año de 1786,* y había una ermita levantada también por orden del Rey. «Luego principia lo mas agrio y penoso del puerto por las faldas de la sierra que á fuerza de mucho costo se ha dado paso al utiloso camino que solo un Monarca pudiera haver construido unas obras tan magníficas y tan provechosas á sus vasallos, tanto por la penalidad del camino como por los grandes peligros que tenian los pasageros de sus vidas y caudales, asi de las avenidas de la rambla como de insultos de ladrones.»

Sigue otra serie de puentes, casetas de camineros y portazgos con nuevas lápidas conmemorativas, siendo la más notable la de una pirámide de piedra. «Para bien de sus vasallos Don Carlos III Padre de la Patria mandó abrir estos Puertos y Caminos. Año 1782 á 1786.» Asombra que en el corto trayecto de tres leguas se acumulasen tantas obras de fábrica, siendo tal vez resultado de alguna inexperiencia de los facultativos que las dirigieron. Se emprendió también en 1784 la carretera de Cartagena á Murcia.

Visitó Cataluña entre los años 1887 y 89 el viajero inglés Arthur Young. Le pareció que había escaso comercio interior ó tráfico por el Principado, hasta que llegó entre

Martorell y Barcelona á una hermosa carretera construída á expensas de la Corona, de 50 á 60 pies de anchura. «La campiña se anima, las casas son más ricas, los cultivos se multiplican; pasamos un soberbio puente de 440 pasos, encontrando numerosos carros y coches enganchados con hermosas mulas. Todo indica la proximidad de una gran ciudad, y no he visto desde que salí de París ninguna población que esparza en sus contornos tanta vida. La carretera honra al Rey actual.» (1)

El camino de Reinosa á Santander construído en tiempo de Fernando VI quedó después bastante abandonado, y habiéndose caído varios puentes, pidió informe el Superintendente Floridablanca al Ayuntamiento de Santander. La Corporación ensalzó las ventajas del camino para el comercio con América, declarado libre en fecha reciente, exponiendo la necesidad de proceder á repararlo, lo cual exigía un desembolso de 773.000 reales «que debería suplir el Real erario, como anteriormente, por la pobreza de la provincia.» Añadía que exigiéndose el derecho de portazgo produciría lo suficiente para amortizar el capital invertido y acompañaba al efecto el arancel. Recomendaba el dictamen la construcción de las obras por remate, así como la conservación, pero limitando esta última al período de tres años y con las necesarias precauciones. Comprendía también otras consideraciones relativas al proyecto de camino para Burgos por el valle de Piélago y Villarcayo. (2)

Recomendaba otro informe de la misma Corporación que se redujera el número de los días festivos y romerías, por durar la tercera parte del año, pudiendo emplear á hombres y mujeres en la construcción y conservación de caminos; éstas eran muy aptas según lo demostraban en las faenas agrícolas. Convendría se aplicasen al mismo intento las multas y penas pecuniarias, condenando á los auto-

(1) *Voyage en Espagne* pendant les anneés 1787 et 1789.
(2) *Instrucciones sobre carreteras*. Manuscritos. Biblioteca de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

res de delitos á trabajar con sólo el *prež* de los presidiarios ó á sus expensas. Se calculaba en 40.000 el número de carros de las merindades de Campoó y la Montaña de Santander, de modo que con 1 ó 2 ducados de subsidio á cada carretero, como se practicaba en Valencia, se podría reunir un fondo de bastante importancia.

En el manuscrito custodiado en la misma Biblioteca titulado *Noticias sobre los medios que parecen más suaves para exijir las sumas convenientes*, se proponía que los pueblos interesados pagasen el 4 al 10 por 100 de los ingresos de los bienes de propios recargando la sisa sobre el vino, y si esto no fuese admisible, sustituir al privilegio que disfrutaba Santander de franquicia de Almojarifazgo á la introducción de géneros extranjeros por un módico derecho. «Si el camino principiado de Madrid á Cádiz está dotado con el 1 por 100 de toda la plata que viene de América, según el artículo 45 del Reglamento de Octubre de 1778, se podría gravar á los artículos de Santander con el $^1/_2$ ó el $^1/_4$ por 100.

En la mencionada Biblioteca de la Escuela de Ingenieros existen varios documentos de la época, cuyo análisis de carácter técnico holgaría en este trabajo [1] consignando no obstante una idea relativa al *Proyecto para la construcción de caminos en España* de D. Vicente Antayo.

Calculaba que el impuesto de la sal, el sobrante de correos y el producto de los bienes mostrencos ascendían en junto á 13 $^1/_2$ millones de reales, y aconsejó se levantase un empréstito de 150 millones al 3 por 100, por ser preferible á la emisión de vales reales con aquel destino. Para las pro-

---

(1) *Proyecto de camino de Burgos á Santander.*

Reflexiones sobre el mismo.

Id. de D. Manuel Sarabia sobre el de Burgos á Galicia.

Exposición de D. Antonio José de Castillo, Diputado de Arbitrios sobre caminos.

Proyecto de un nuevo camino de Madrid á Bayona pasando por Navarra. Año 1781.

Memorias sobre la carretera de Madrid á Toledo.

Noticia y utilidades sobre el camino que puede abrirse desde Santander á la Rioja y demás Provincias para dar movimiento al comercio de que carecen.

Informe al Conde de Floridablanca sobre el rompimiento de idem.

vincias desprovistas de capitales como Andalucía y Castilla, recomendaba el empleo de soldados que quisieran ocuparse voluntariamente, lo cual había de producir la ventaja de habituarlos al trabajo, y en los sitios más difíciles y penosos se apelaría á los presidiarios.

IV

El entusiasmo con que los Ministros de Carlos III acogían los proyectos de obras públicas, alentó á las regiones forales á realizar con decisión los planes de caminos. En Junio de 1761 se anunció á la Diputación de Vizcaya un despacho librado por el Consejo de Castilla al Padre Fray Antonio Pontones, con encargo de que reconociese el terreno por donde el Señorío, la villa de Bilbao y el Consulado intentaban construír el nuevo camino carretero de Pancorbo por la Peña de Orduña.

Por Real orden de 19 de Julio de 1764 se autorizó la cobranza de arbitrios especiales destinados á la apertura del camino, y aun cuando fué impugnada por las Encartaciones de Vizcaya interesadas en otro trazado, y por las representaciones de Alava, Logroño y Navarra, como en las altas esferas reinaba un espíritu de acentuado progreso que contrastaba con el de los siglos anteriores, en vez de escuchar las quejas promovidas por las rivalidades locales, se desecharon de plano en el Real Consejo toda clase de impugnaciones. Se les manifestó con muy buen sentido á los reclamantes que si querían construír el camino por Vitoria propusiesen al efecto los recursos para realizarlo, *sin impedir por ello la construcción de otros.*

Recayeron otras Reales provisiones concediendo al Señorío la facultad de imponer peajes en la carretera de Orduña, de establecer un arbitrio sobre el vino foráneo y de tomar dinero á censo, pero eran tantos los requisitos y garantías que la centralización imperante exigía, aun en las obras ejecutadas con recursos locales, que transcurrieron

algunos años para vencerlos. Las Juntas de Guernica celebradas en 1770 acordaron unánimemente, en vista de las Reales cédulas comunicadas, que el Señorío, la villa de Bilbao y su Consulado, costearían por terceras partes la carretera de Pancorbo, que se construyó con la latitud de 30 pies, terminándose las obras en el año 1775.

La mejora de esta vía de comunicación atrajo el tráfico que antes se hacía con recuas de mulas desde Vitoria á la costa de Vizcaya por Urquiola y Durango, y la emulación de los pueblos de la merindad promovió la carretera de esta villa al límite de Alava, y poco después la de Durango á Eibar por Ermua, formándose una empresa para allegar los capitales y ejecutar las obras. Estudió los proyectos el arquitecto D. Francisco A. de Echanove, y aprobados de Real orden los planos, así como los arbitrios y peajes destinados á su ejecución y entretenimiento, se acometieron los trabajos, terminándose en 1787.

Se ha visto que se emprendió en el reinado de Fernando VI el camino real de Salinas á Irún, pero aun estaban muy atrasadas las obras cuando le sucedió Carlos III. Desde el año 1759 á 1766 se resolvieron por las Juntas generales de Guipúzcoa numerosos incidentes. En 1763 se acordó el estudio comparativo de dos trazados, uno de ellos por Vergara y otro por Oñate, y al recibir en 1765 la licencia del Consejo para tomar á censo solamente 100.000 reales destinados á unas obras tan costosas, recurrió á S. M. solicitando no se ponga limitacion á la Facultad de los Censos, ni se estreche á la Provincia á la dacion de cuentas hasta el término de las obras, otorgándose el Poder para tomar á censo 50.000 pesos fuertes para la continuación del camino.» [1]

En la Junta de Guipúzcoa de 1765 dió cuenta el Corregidor de la larga correspondencia seguida con el Ministro Marqués de Grimaldi acerca del camino de coches, partici-

[1] *El Guipuzcoano instruído.* Camino de coches.

pando en una de las cartas «el verdadero aprecio que estas obras merecen á Su Magestad y lo mucho que celebrará verlas concluídas, quedando muy satisfecho de todo y con particularidad del zelo y vigor de la Provincia.» En otra comunicación decía: «el Rey esta muy seguro de que la Provincia que de motu propio ha proyectado el camino, no omitirá quantas diligencias tenga á su arbitrio para que se construya con la firmeza que corresponda y manda S. M. asegurar nuevamente, que no solo mira con estimacion esta idea, sino que desea contribuir á que las ventajas sean mayores con otras expresiones del mayor honor á la Provincia.»

Estas repetidas manifestaciones encomiásticas revelan el excelente espíritu que animaba á los Ministros de Carlos III. El sistema centralizador tan arraigado en España, les hacía intervenir en la autorización de los empréstitos, de los arbitrios y en el examen de las cuentas de las obras, aun en las regiones aforadas, pero se obraba con benevolencia y deseando alentar á las corporaciones que demostraban tanta iniciativa como valentía en realizar útiles proyectos con un sentido práctico, no alcanzado á la sazón en los trabajos públicos ejecutados por la Corona.

El impulso dado por la Provincia de Guipúzcoa para la construcción de la carretera de Salinas se comunicó á sus pueblos, que demostraron gran iniciativa formando varias asociaciones destinadas á la apertura de nuevas carreteras. Se ejecutó en 1776 por la ciudad de San Sebastián y la villa de Hernani el camino de Oriamendi; en 1772 el del río Deva; costeado por Vergara, Placencia, Elgoibar y Eibar, y en 1775 el de Campanzar, por la villa de Mondragón. El ramal ó camino de coches de Pamplona se construyó en el territorio de Guipúzcoa al final del reinado de Carlos III, á expensas de la Diputación, trabajándose al propio tiempo en el reino de Navarra, y la Provincia de Alava ejecutó simultáneamente las obras de las carreteras de Francia y de Vitoria á Pamplona.

Carecían todavía las regiones castellanas de organismos administrativos encargados de los servicios comunes á los pueblos de cada comarca, quedando supeditado por completo el desarrollo de sus vías de comunicación á la iniciativa casi exclusiva del Poder central. Y gracias que empezó á tomar á su cargo desde el reinado anterior este linaje de empresas, ya que el absolutismo había privado de la savia necesaria á la vida local.

Cuando comenzó en España la construcción de carreteras debió notarse la necesidad de un libro especial concerniente á la materia, vacío que llenó Fernández de Mesa con su *Tratado de caminos.*

Se ocupa el capítulo I de la etimología, definición y división de los caminos. En las leyes españolas de caminos reales ó públicos de primer orden se llaman *cabdales* ó *caudales,* esto es, *cabezales* ó *capitales,* por ser cabeza de donde se derivan otros. Dice Hungo Belso en su Repertorio «Caminos cabdales y públicos que van de una ciudad á otra son del Rey y deben ser guardados y amparados por su Alteza.» También se llaman reales los que se abren en terrenos de realengo aun siendo secundarios, y son vecinales los que desde un camino real se dirigen á otros pueblos ó colonias. Define los caminos carreteros, aquellos por donde pueden transitar los coches, ó por lo menos las carretas; los de herradura adecuados solamente para viajar á caballo; las estradas, generalmente empedradas ó enlosadas, y las leyes antiguas hablan también de los caminos *cosarios* ó frecuentados por las recuas de arrieros.

Trata el capítulo VIII de algunos arbitrios y medios para costear los caminos, recordando que los romanos elegían hombres ricos é ilustres para el honroso cargo de pretores, con objeto de que costeasen con sus recursos las fiestas públicas y á veces las obras de acueductos ó de otras clases. Esto le indujo á Mesa la posibilidad de que tal vez se podría inclinar á los poderosos por una insinuación de S. M. á aceptar los cargos de vice-protectores ó curado-

res de los caminos, principalmente á los poseedores de Estados ó Señoríos.

Dedica el capítulo XI á los *materiales artefactos* y ocupándose de la cal y argamasa, explica el medio usado por los romanos para dar *más jugo* á las mezclas agregando polvo de teja ó ladrillo. Para endurecer los caminos propone el procedimiento usado en las eras, de desmenuzar la tierra, y una vez convertida en polvo, amasarla con alpechin de aceite y apisonarla después con un cilindro ó con sangre de buey. Recomienda también para afirmar los caminos el empleo de escombros de edificios ó ladrillos y tejas machacados.

Otros capítulos abarcan una reseña bastante prolija de la manera de construír los caminos romanos. El XIX *De otras comodidades y adornos*, recomendando la plantación de árboles frondosos en las orillas, que se coloquen pilares en los puertos para señalar la traza en los tiempos de nieves, postes indicadores de las distancias y cruces en los puntos de partida y de empalme con las correspondientes inscripciones para indicar la dirección.

El capítulo XX se refiere á *la limpieza y conservación.* Recuerda las penas señaladas en el Derecho romano y en la Recopilación á los que estrecharen los caminos é indica la conveniencia de subastar las multas impuestas por infracciones en las reglas de policía. «No han de tolerarse calceteros, ni remendones, ni herradores, que con sus andrajos y basuras los ensucian y embarazan. Debe prohibirse echar á la calle animales muertos, cosas fétidas, cascos de vino ó alpechín de aceite y andar puercos, poniendo pena á los dueños para que no los dejen sueltos. Deben contenerse los desmanes de los estercoleros no permitiendo que entren en las calles y caminos sino en ciertos días y horas para que se les pueda observar, castigando los perjuicios que causen.»

Comprende el libro las carreras de postas establecidas en España y las distancias de unos á otros lugares, así como

las tarifas que habían de satisfacer los viajeros á los maestros de postas.

V

Dió á la estampa en 1761 D. Pedro Rodríguez de Campomanes su célebre *Itinerario de las Carreras de Postas de dentro y fuera del Reino,* impreso de Real orden. Contiene el prólogo una reseña histórica de lo legislado en el ramo, tratando en el resto del libro de las carreras de postas en España, con indicación de los caminos rectos y transversales por orden alfabético, y de los correos extranjeros establecidos en el resto de Europa.

Fué de grandísima utilidad esta obra, que abarcaba los itinerarios y distancias entre los pueblos de Francia, Inglaterra, Italia, Alemania, Polonia, Rusia, Dinamarca y Suecia, comprendiendo además minuciosos pormenores respecto de las monedas de aquellos países con su equivalencia respecto de las usadas en la Península y las tarifas que se pagaban en las diversas rutas con arreglo á las respectivas distancias.

La carrera de Madrid á Bayona por Burgos, Vitoria y Urnieta —sin tocar en San Sebastián—comprendía 42 $^1/_2$ leguas hasta Burgos pasando por Alcobendas, Buitrago, Aranda de Duero y Lerma con 14 postas distantes de 2 á 4 leguas. Entre Burgos y Oyarzun medía el camino 41 leguas con 15 mudas, y en el último trayecto de Oyarzun á Bayona quedaban 5 relevos y 12 leguas, ó sea en total de 34 y 95 $^1/_2$ leguas. Este itinerario modificaba algo el anterior, porque según el libro de Fernández de Mesa, se tocaba en San Sebastián, resultando 35 cambios y 96 $^1/_2$ leguas.

La ruta de Madrid á Barcelona por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Cervera y Martorell comprendía en el *Itinerario* de Campomanes 35 postas y 106 leguas; la de Madrid á Cádiz por Toledo, Ciudad Real, Córdoba, Se-

villa y Jerez, respectivamente 26 y 106 $^1/_2$ leguas, y la de Madrid á la Coruña por Torrelodones, Medina del Campo, Astorga y Betanzos, 26 y 101.

Campomanes redactó también las Ordenanzas de Correos de Julio de 1762, en las que se introdujeron importantes reformas como la instalación de *buzones* para recoger la correspondencia, el reparto á domicilio por los carteros, que sustituyeron al sistema de lista, aunque conservando el apartado para las personas que lo prefirieran, para ahorrarse el pago del cuarto por la entrega en sus casas, y se ordenó que los pliegos certificados se condujesen en balija especial, llevando registros de entrada y salida con el correspondiente recibo del conductor.

Publicóse en 1788 la *Guía de Caminos* con la misma estructura y muy ligeras variantes respecto de la impresa en 1767. Repetía en términos idénticos el objeto de la columna primera destinada á la lista de los caminos de rueda y de herradura que partían de Madrid, y la segunda de los ramales derivados de las carreras principales. Contiene otras indicaciones concernientes á los ríos, barcas, puentes, direcciones distintas que se podían escoger para llegar á cada ciudad, lugares y ventas más frecuentados, con inclusión del mapa de España y de una *Nota curiosa* «para saber donde vienen á parar los ordinarios, arrieros, caleseros y carruageros de las ciudades y villas más principales.»

Figuraban como caminos de ruedas los de Madrid á la mayor parte de las ciudades importantes de la Península, pero así como el de la Corte á Zaragoza por Alcalá, Guadalajara y Daroca, aparece adecuado para carros, hay otro trayecto por Sigüenza y Calatayud á la misma capital de Aragón calificado como camino de herradura. Sucede lo mismo en la carrera de Madrid á Valencia, que pasando por Arganda, Tarancón, el río Cabriel y Chiva, pertenece á la primera categoría, siendo en cambio de recuas el itinerario de Horcajada y Liria. De Madrid á Murcia por Cartagena y Lorca, de ruedas, y por Carabaca de herradura. De

Madrid á Cádiz por Andújar, Córdoba y Ecija, de carros, y por Ciudad Real y Sevilla, de recuas. En la región del Norte y Noroeste eran los principales caminos de ruedas, excepto en el de Madrid á Orense y Vigo, clasificado de herradura desde Benavente.

Pero esta nomenclatura debía ser harto optimista, puesto que hasta los últimos nueve años del reinado de Carlos III se encontraba en mantillas la construcción de carreteras reduciéndose los caminos á antiguas veredas más ó menos endurecidas por el paso, y seguramente intransitables en su mayoría en tiempos lluviosos para carretas pesadas. Así lo demuestran las referencias ya citadas del Consejero de Castilla D. Miguel de Zabala, y del Ministro D. Bernardo Ward, y lo confirma D. Gaspar M. de Jove Llanos en su informe de la Ley agraria, al lamentarse entre otras cosas del recargo de 20 á 24 reales que sufría la fanega de trigo desde León á los puertos de Asturias por falta de un buen camino carretero.

La Nota curiosa, inserta en la Guía de Caminos de 1767 «para saber donde vienen á parar en Madrid los ordinarios, arrieros, caleseros y carruageros de las más principales ciudades y villas de España,» demuestra que á pesar de los malos medios de comunicación, había un tráfico activo entre las provincias y la Corte.

Cita, en efecto, 29 mesones de Madrid, á donde acudían aquéllos. Al de la Encomienda, situado en la calle de Alcalá, acudían los ordinarios de Guadalajara dos veces por semana; los de Valladolid, Cuenca, Pastrana, Logroño, Calahorra, Campanario, Santoña, Albarracín el Pequeño y Ocaña, y la mayor parte de los que porteaban géneros *en carros* para Aragón y Cataluña. Al Parador de Zaragoza, situado también en la calle de Alcalá, llegaban *los coches, calesas y carros* de Alcalá y otros; los de Guadalajara, muchos de Aragón y Cataluña y algunos de Navarra.

Continúa la reseña con igual ó mayor minuciosidad para las 27 posadas restantes, pero generalmente sólo se hace

mención de los ordinarios y arrieros. Las excepciones son las siguientes: en el mesón n.º 12, llamado de la Torrecilla, —calle de Toledo—paraban *las calesas de Toledo, la Mancha y Andalucía,* así como en el n.º 13, llamado de Ocaña; á la Posada de la Herradura de la misma calle, llegaban *algunas galeras del reino de Murcia y Valencia,* y á la de la Celeminería *otras galeras de Alicante y Cartagena.* Al Mesón de Monroy *muchos carros y galeras de la Mancha y Toledo;* al de San Antón, en la Costanilla de Santiago, los *caleseros de Castilla, León y Extremadura;* al del Peine los de Villarejo y Teruel; á la calle del Carmen los de Segovia y San Ildefonso; á la de la Montera los ordinarios, caleseros y carruajeros del Reino de Navarra, Soria, Logroño y Calahorra.

Afluían al Mesón de la Gallega, en la red de San Luis, los de Burgos, Bilbao, Laredo y Santo Domingo; pero desde estos últimos puntos se hacía el servicio generalmente en carros, carromatos y galeras, por no haber todavía en Bilbao, á pesar de su activo comercio, coches de alquiler. Resumiendo, se deduce que los vehículos de ruedas circulaban en gran parte de la Península, y que las calesas recorrían no sólo los caminos de Castilla en dirección á Madrid, sino desde Andalucía, Extremadura, Navarra y las Provincias Vascongadas.

El clásico carromato de dos ruedas con limoneras ó varas arrastrado por una fila de mulas, prevalecía en España en los caminos transversales y aun en las carreteras generales, porque respondía mejor al mal estado de las vías de comunicación y bastaba á las modestas necesidades del tráfico. En cambio, se iban desterrando en el centro y Norte de Europa aquellos carros relativamente lijeros reemplazados por los de cuatro ruedas en el género de las galeras españolas.

Se fundó en españa el primer servicio regular de diligencias antes indicado en 1769, bajo los auspicios del Conde de Floridablanca, entre Madrid y los Sitios Reales, y en

1771 aceptó el Rey la propuesta hecha por D. Buenaventura Roca y C.ª, vecino de Barcelona, para el establecimiento de un coche entre Madrid y Cádiz, mediante el privilegio exclusivo por 25 años, «pero lo cierto es que no se montaron las diligencias proyectadas, ni se vieron carruages de esta clase haciendo servicio hasta el año 1788 en que murió aquel Monarca.» (1) Entonces se puso una diligencia desde la Corte á Bayona por Valladolid, que recorría el trayecto en seis días durante el verano, invirtiendo más tiempo en invierno.

Los carruajes dedicados á las carreras de los Sitios Reales tenían ocho asientos «cómodos, abrigados y decentes,» y la de Bayona los usó de seis asientos. Había una expedición semanal en este camino y pagaban los viajeros doce piastras por el trayecto, pero la tarifa era demasiado baja y suscitó varias reclamaciones, ocasionando una pérdida importante para la Caja Real y más adelante la suspensión del servicio. (2)

Se encargó el Conde de Floridablanca en 1777 de la Superintendencia de Correos, llevando su gran iniciativa al planteamiento de diversas reformas. Creó la tarifa para la conducción de impresos relativa á libros y periódicos, advirtiendo que además de *La Gaceta* se publicaba la revista semanal titulada *El Mercurio*, y *La Estafeta de Londres*, *El erudito investigador*, *El Novelero de los Estrados*, *El Desengañador del Teatro español*, *El Memorial literario*, *El Pensador*, etc., etc.

Pertenece también á aquella época la fundación del Montepío de Correos que se hizo extensiva, no sólo á los empleados del ramo, sino á los de Caminos, Rentas del Canal de Murcia y Real Imprenta.

Las personas principales viajaban en carruaje en esta época, como lo demuestra el siguiente ejemplo:

---

(1) *Manual de diligencias para el año 1830.*

(2) *Itineraire descriptif de l'Espagne*, par Alexandre Laborde. Tome 1.º Medios para viajar en España.

«Detúvose aun la nueva Duquesa de Villahermosa dos días en casa del Conde de Aranda, y al tercero, que fué el 3 de Junio de 1768, púsose en camino para París acompañada de su hermano y de su cuñado. Componían la comitiva *tres coches* y quince caballos y á ella se agregó el Conde que quiso acompañarle hasta Alcalá, término de la primera jornada llevando gentes de su escolta. Duró el viaje, harto rápido para aquellos tiempos, diez y ocho días consecutivos y el 20 de Junio llegaron á Meung, apeándose en el Palacio del Obispo de Orleans, donde esperaba á la desposada, en unión de la Condesa de Fuentes, madre de ella, y de su desconocido esposo el Duque.» ([1])

Según un artículo reciente de *La Revue Universelle,* el tiempo invertido en ir desde París á Calais, que era de 120 horas en 1650, había descendido á 60 en 1782; el trayecto de París á Bayona se redujo en el mismo período de 358 horas á 200; de aquella capital al Havre de 97 á 52, y á Marsella de 359 á 184 horas.



([1]) *Retratos de antaño*, por el R. P. Luis Coloma, publicados por la Condesa Viuda de Guaqui. I.

CAPÍTULO III

Carlos III

(CONTINUACIÓN)

I. Se inicia la centralización de las regalías en materia de aguas.—Sumas invertidas en el Canal de Castilla.—El del Manzanares.—Concesión del Canal Imperial de Aragón á una Compañía representada por Mr. Badin.—Rescisión del contrato.—El Protector D. Ramón Pignatelli.—Desembolsos ocasionados por aquella magnífica obra.

II. Se incauta el Gobierno del Canal de Tauste para incorporarlo al Imperial.—Construcción del Canal marítimo de Amposta á la rada de los Alfaques.—Acequia Real del Júcar.—Presa del Guadarrama.—Pantanos de Valdeinfierno y de Puentes.—Otras empresas de riego.

III. Reforma del pernicioso régimen colonial.—Habilítanse nueve puertos españoles para el comercio con las islas de Barlovento.—Se amplía en 1778 á Buenos Aires, Chile y el Perú.—Franquicia de multitud de gabelas.—Rápido desarrollo del tráfico marítimo en Barcelona y en otros puertos.—Los facultativos de la Marina dirigen las obras.—Muelles de Cartagena y Ferrol.—Puertos de Barcelona, Málaga, Gijón, Coruña, Bilbao y San Sebastián.—Fanales y linternas instaladas en los principales.

IV. Informe de Bethancourt acerca del estado de las obras públicas.—Les atribuye un carácter de pura ostentación.—Costo exagerado de las mismas derivado de los escasos conocimientos del personal facultativo.—Análisis del severo informe.—Paralelo con los tipos adoptados en las carreteras de Francia.—Falta de sentido práctico.—Fracasos en varias obras hidráulicas por impericia técnica.

V. Aboga Jove Llanos por la construcción de caminos transversales con preferencia á los radiales.—Necesidad de unos y otros.—Quejas contra la excesiva centralización.—Falta en España de organismos provinciales.—Aprendizaje en el ramo de obras públicas.

VI Gran extensión de la red de carreteras en Francia antes de la Revolución.—Canales en diferentes naciones.—Reformas en todos los servicios públicos que preparan la regeneración de España.—El Estado auxilia á los ayuntamientos para mejorar y embellecer la Corte y las atrasadas ciudades de la Península.

I

La Instrucción de Corregidores del tiempo de Fernando VI reconoció la importancia de las aguas en la vida social mandando levantar planos hidrológicos y estudiar los medios de hacer navegables los ríos y de extender los riegos, pero en el reinado de Carlos III se inició la obra de unificación y centralización de las regalías y facultades del Rey

en materia de aguas, declarando que el derecho privativo sobre los ríos no debía poner obstáculos á la libre navegación.

Se promovió la colonización en los terrenos baldíos y realengos, mirándose con solicitud la agricultura y se acometió la navegación interior con las obras siguientes:

El *Canal de Castilla* se emprendió al mediar el siglo XVI, pero quedaron al poco tiempo abandonados los trabajos hasta que 200 años después empezó el período de regeneración nacional con la Casa de Borbón.

Practicados los estudios en 1751, comenzaron las obras en 1753, para continuarlas con vigor durante el reinado de Carlos III. Disfrutó de una consignación anual de Tesorería de 3,33 millones de reales, pero se construyó por una Compañía, dirigiendo los trabajos el ingeniero D. Epifanio Esteban.

	Millones de reales
Desde 1753 á 1774 se invirtieron	22,34
De 1774 á 1779	47,46
TOTAL. . . .	69,80

Ingresos y gastos en 1779

		Reales
Producto de los batanes, molinos, fábricas de curtidos y de papel		397.254
Sueldos de los empleados del canal y pensiones	243.875	
Jornales y gastos en las fábricas . .	316.866	560.741
ALCANCE. . . .		163.487 [1]

Este canal, concluído á mediados del siglo presente, consta de tres ramales destinados á la navegación midiendo 208 kilómetros de longitud. El trozo de Alar del Rey al Serrón, de 74 kilómetros, toma las aguas del Pisuerga y

[1] Canga Argüelles. *Diccionario de Hacienda*. Tomo I. Canal.

cruza los ríos Cieza y Carrión, uniéndose al canal de Campos. En ambos se construyeron en la última centuria muchas y sólidas obras de cantería con excelentes presas y calzadas. (1)

Se concedió en 1770 á D. Pedro Martiniego y Compañía Real permiso para que construyeran á sus expensas un canal navegable desde el río Manzanares al Jarama. Debía tener cuatro leguas de longitud, de las cuales se ejecutaron dos con 7 esclusas y 4 molinos, habiéndose plantado en su vecindad dos millones de árboles, pero la Sociedad no pudo cumplir sus compromisos y se incautó el Estado de las obras (2) continuándolas con la mitad de los beneficios de la plata, por cesión del Banco Nacional, para fomento de la agricultura.

Una de las empresas más gloriosas de Carlos III fué el *Canal Imperial de Aragón*, iniciado según se ha visto por el Emperador, y abandonado en los reinados de sus sucesores. Felipe V encargó, según se ha visto, el tanteo de las obras necesarias para abrir un canal de navegación desde el Bocal hasta Zaida, tomando por base la antigua acequia de riego. Nada se adelantó hasta el año 1768, en que el Gobierno otorgó la concesión á una Compañía francesa representada por Mr. Badin, para que ejecutase por su cuenta las obras de ensanche, prolongándolo hasta Quinto, con el aprovechamiento de sus productos durante 40 años, tanto del riego como de la navegación.

La Sociedad concesionaria debía depositar la fianza de cuatro millones de reales al entrar en posesión de los edificios, enseres y rendimientos de la acequia existente, y no disponiendo de los capitales necesarios al desarrollo de tan magna empresa, recurrió, después de otras tentativas infructuosas, á Holanda. Vino de allí el ingeniero Kroyenhoff, y previo su informe y la aceptación de las modificaciones

(1) *Itinerario descriptivo de las Provincias de España*. Traducción libre de D. Mariano de Cabrerizo. Resumen de la Estadística de Castilla la Vieja.

(2) Id. id. Castilla la Nueva. Madrid.

propuestas en el trazado y anchura del canal, levantó Badin próximamente 11 millones de reales para hacer el depósito y emprender los trabajos, en virtud de la Real provisión expedida el 16 de Octubre de 1780.

Pero se cometieron tales desaciertos en la administración de los fondos y en la dirección de las obras, fué tal la avaricia de los socios para distribuirse grandes dotaciones y tales las cuestiones y rencillas promovidas entre ellos, que tardaron poco tiempo en enterarse tanto el Gobierno como los banqueros prestamistas. Con objeto de intervenir en las operaciones de la Compañía, se creó en Madrid la Junta inspectora y un delegado llamado *protector,* en Zaragoza; se reformó la costosa administración, pero el interventor holandés intentó burlar la vigilancia del Gobierno, y surgieron nuevas desavenencias, que obligaron á rescindir el contrato haciéndose cargo el Estado de las obligaciones de la Compañía.

Desempeñó el cargo de Protector el canónigo de la Metropolitana de Zaragoza D. Ramón Pignatelli. «No era un hombre científico, ni mucho menos un ingeniero hábil; pero tenía esa inteligencia clara que penetra en el fondo de las cosas, que abarca las consecuencias del pensamiento sin descender al arte que ha de darles forma, y sobre todo, envidiables condiciones de carácter para vencer las contrariedades que siempre hacen surgir la ignorancia y la envidia en los asuntos de gran interés público.» (1)

Disuelta la Compañía é incautado el Gobierno de las obras, caudales y documentos, se encargó de la administración la Junta creada en Madrid para arbitrar los fondos y llevar la contabilidad, representándola Pignatelli en Zaragoza con el carácter de jefe del personal, revestido de amplias facultades para la dirección de los trabajos. Desde entonces recibieron las obras gran impulso, y á fin de allegar recursos autorizó Floridablanca un empréstito de dos millones de florines al interés de 3 1/2 por 100 con garantía

(1) Royo. *Memoria sobre riegos.* Fragmentos históricos. III.

del Estado; vinieron después otras emisiones de vales, anticipando el Tesoro á la Junta catorce millones de reales y se consiguió hacer frente á los cuantiosos gastos de una empresa tan magna, cuyos pormenores pueden consultarse en la citada Memoria y en el *Tratado de aguas y riegos* de D. Andrés Llauradó.

Los recursos arbitrados desde el año 1770 á 1790, en que se suspendieron los trabajos, fueron los siguientes:

	Millones de reales
Tres empréstitos autorizados por el Consejo de Castilla en 1778 y 79.	52,45
Emisiones de 11.000 vales para el Canal Imperial y el Real de Tauste, autorizados en 1785 y 88.	99,00
Productos del Canal Imperial hasta Septiembre de 1790	6,49
Idem del de Tauste	1,66
TOTAL.	159,60

Gastos

	Millones de reales
Desembolsos hechos por el Gobierno hasta Mayo de 1772	4,00
Invertido en el Canal Imperial	88,39
Idem en el de Tauste	5,73
TOTAL.	98,12

La diferencia de 61,48 millones entre las entradas y lo invertido en las obras se consumió en el pago de intereses, quebranto de las negociaciones, giro de letras y gastos de administración de la Junta de Madrid, resultado poco halagüeño derivado del sistema de empréstitos aplicado para allegar los recursos, siendo así que esta clase de empresas no son, por regla general, reproductivas mas que para el Estado, que obtiene grandes beneficios con el aumento general de la riqueza pública en las contribuciones directas é indirectas.

En 1784 llegaron las barcas hasta Casa Blanca; dos años después á la playa de Torrero, y en 1788, año del fallecimiento de Carlos III, se extendió la navegación á Valdegurriana.

II

La atrevida empresa del *Canal de Tauste* emprendida en el siglo XVI por la villa del mismo nombre, resultó muy superior á sus fuerzas, y no siéndole posible atender á la vez á las obligaciones contraídas con los prestamistas y á la conservación de la acequia y azud del Ebro con el producto de la venta de 1,50 metros cúbicos de agua por segundo, otorgó en 1749 la concordia con los acreedores. Les cedió la villa las rentas de sus bienes de propios y los productos del canal para que el sobrante, después de deducidos los gastos de entretenimiento, se entregara anualmente á los censualistas. Al término del plazo de diez años fijado en el contrato, no quisieron prorrogarlo por haber resultado tan ruinoso el negocio que hubo el pueblo de Tauste de subvenir á las cargas con 30.000 reales anuales.

Deseoso el Gobierno de aliviar tan apurada situación, eximió á la villa del pago de contribuciones por seis años, á condición de que destinara su importe á la reparación de la presa y de la acequia. Pero como nada se adelantaba, para salvar las dificultades económicas, se dirigió en Junio de 1775 el Ayuntamiento al Protector del *Canal Imperial* suplicándole que se hiciera cargo del de Tauste. El Gobierno accedió á los deseos de aquel pueblo y de otros comprendidos en la zona regable; se tasaron las obras y se realizó la incautación, constituyendo con el canal principal una sola empresa que realizó obras importantes para la mejora de la acequia de Tauste, fertilizando 6.678 hectáreas de terreno.

Para evitar los peligros que ofrecía la barra del Ebro á la navegación, se construyó el canal marítimo de Amposta

á la rada de los Alfaques, edificando al efecto el pueblo de San Carlos de la Rápita, dotado de un puerto, pero la acumulación de arenas lo cegó á los pocos años.

A petición de la Junta de Comercio de Barcelona y de la Sociedad Económica de Tarrega, ordenó Floridablanca en las postrimerías del reinado de Carlos III un nuevo estudio del Canal de Urgel. La Acequia Real del Júcar se prolongó hasta la Albufera. (1)

Por Reales cédulas de 1774 y 1775 se concedió á una Compañía el canal de Huéscar al puerto de Cartagena, de 43 leguas de longitud, destinado al riego de 45.000 fanegas de tierra, empresa que trabajó en su apertura hasta el año 1780, habiendo ejecutado algunos trozos de la acequia. También se emprendió, por la iniciativa particular, el Canal de Manzanares, pero no daba provechosos frutos en este género de negocios, porque á pesar de las gracias y privilegios otorgados, no pudo proseguir las obras, dictándose la caducidad en 1776 para hacerse cargo el Gobierno. (2)

Se iniciaron también los trabajos del canal de Guadarrama, que tenía por objeto establecer una vía navegable entre Torrelodones y Aranjuez, buscando la comunicación por el Tajo con el Océano, emprendiéndose en 1788 la construcción de la gigantesca presa del depósito de Guadarrama, que según el proyecto, debía tener 93 metros de altura por 72 de espesor en la base, 4 en la coronación y 251^{m} de longitud.

Consistía el macizo en dos muros en los paramentos con 2^{m} 80 de grueso enlazados con otros trasversales, dejando huecos intermedios que debían rellenarse con piedra seca y arcilla. El 14 de Mayo de 1799, cuando la presa alcanzaba la altura de 57 metros, ocurrió un temporal de lluvias que hinchó las tierras, determinando la caída de un trozo del

(1) Asi lo confirma la lápida que mencionamos al tratar del periodo de la Reconquista. Yo debo mi principio al Rey Don Jayme; al Justo Don Martin mi privilegio y la gloria de verme concluida al gran Rey Carlos III

(2) *Las Obras públicas en España.* Articulos publicados por D. Joaquin Núñez de Prado en la *Revista de obras públicas.* Año 1869.

muro exterior, y desde entonces quedaron abandonadas las obras, debiéndose el fracaso á la falta de competencia técnica del autor de tan descabellado proyecto. (1)

Se construyeron por cuenta del Tesoro público de 1785 á 1791, dos pantanos para el riego de los campos de Lorca, mediante el embalse de 54 millones de metros cúbicos de agua. Se llamaban de Valdeinfierno y de Puentes, teniendo los depósitos recíprocamente 35 y 50 metros de altura y costaron dos millones de pesetas. Se empleaban presidiarios con anterioridad en el canal de Murcia, según lo demuestra una Real orden de 1777, dictada para que «las Justicias destinen á aquellos trabajos á los reos á quienes se impondrían las penas de presidios y Arsenales.» (2)

Por defecto en la cimentación de la presa de Puentes se inició en esta última en 30 de Abril de 1802 un escape de agua, y rota luego la compuerta, se abrió un ancho boquete en la presa por donde se precipitó con estrépito un torrente asolador que con extraordinaria violencia arrasó cuanto encontraba á su paso. Las aguas invadieron el mercado situado en la rambla de Lorca y la parte baja de la población penetrando en las casas y en los conventos, y la tremenda catástrofe causó más de 600 víctimas y originó á la comarca una pérdida de 5,25 millones de pesetas.

El *Memorial* de Floridablanca cita varias empresas de riego promovidas en Granada, Albacete y otras regiones y diversas obras ejecutadas para la desecación de lagunas.

Siendo Corregidor de Vizcaya el Sr. Colón de Larreátegui, hermano del Duque de Veragua, construyó el Ayuntamiento de Bilbao el acueducto de los Caños, derivado del Nervión, con destino al abastecimiento de aguas de la villa y á la limpieza de los albañales.

Ustáriz y otros escritores políticos clamaron en favor de las comunicaciones fluviales, pero la gran diferencia que se

(1) Aymard *Irrigations du Midi de l'Espagne*. Chapitre XXIII.

(2) Archivo general de la Casa de Juntas de Guernica. Estante n.º 1. Registro 4.º. Reales cartas órdenes. N.º 158.

observa entre la época de Carlos III y los reinados anteriores consiste, en que antes se reducían á meras disertaciones y tanteos sin realidad práctica los ensayos seguidos de otros tantos fracasos, mientras en la nueva era se acometían las obras con vigor y energía, resultando un balance muy lucido de los trabajos ejecutados en materia de riego y de navegación, aunque se resintieron algunos de la inexperiencia técnica de los directores.

III

El funesto régimen colonial mantenido por la Casa de Austria con inquebrantable tesón, sufrió un cambio radical con los sabios ministros de Carlos III. Hubo también en otros países restricciones dictadas para el tráfico y navegación, pero en ninguna parte se ideó un cúmulo de errores parecido al de España, en donde se legisló casi siempre en daño de la producción nacional y de las fuerzas vivas del Reino.

Un solo puerto habilitado para el comercio de América, que fué primero Sevilla y después Cádiz; las trabas y enormes gabelas impuestas al cabotaje y á los transportes terrestres; la carencia de vías navegables y de medianos caminos para el tráfico interior; los derechos insignificantes cobrados á los géneros extranjeros antes de su embarque en las flotas del Nuevo Mundo y las rebajas otorgadas á los mismos en perjuicio de los artículos españoles por los asentistas de la Aduana de Cádiz, constituían un sistema que sólo beneficiaba en la Península á los extranjeros, á los comisionistas gaditanos y al fisco, por su participación en los tesoros importados de América.

Por fortuna, aquella organización tan represiva, empezó á modificarse en 1765 con el decreto de habilitación de puertos para el comercio con las Islas de Barlovento, reconocido á Barcelona, Alicante, Cartagena, Málaga, Cádiz, Gijón, Coruña y Santander, que se extendió más adelante

al de los Alfaques de Tortosa y al de Almería, abriendo al propio tiempo otros veinticuatro en las posesiones del Nuevo Mundo al ampliarlo por Real decreto de 2 de Febrero de 1778 á las Provincias de Buenos Aires y los Reinos de Chile y del Perú como comprendidas en el tráfico con las mencionadas ciudades.

Para completar tan importante reforma, se dictó en 12 de Octubre de 1778 el *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio livre de España á Indias,* en cumplimiento del decreto mencionado.

Se consignan los motivos de la concesión y resplandece en tan importante documento el propósito firme de proteger la marina mercante y la industria española, imponiéndose la condición de que «todas las naves destinadas á este comercio han de pertenecer enteramente á mis vasallos sin participación alguna de extrangeros.» Transcurrido el plazo de dos años no se admitirían más barcos que los de fabricación nacional, y á fin de estimular su aumento, se ofrecía facilitar maderas á los constructores, y á los buques de más de 300 toneladas se les concedía, por vía de premio, la rebaja de una tercera parte en los derechos del primer viaje á Indias.

Con el deseo de facilitar la contratación se concedió entera libertad de los derechos de «palmeo, toneladas, San Telmo, extrangería, visitas, reconocimiento de carenas, habilitaciones, licencias para navegar y demás gastos y formalidades.» Se concedió por diez años la exención de derechos y arbitrios á la salida de España y de Almojarifazgo á la entrada en América de las manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo procedentes de las fábricas de la Península, franquicia que se hizo extensiva á otros muchos artículos.

Los aranceles se inspiraron en tiempo de Carlos III en ideas de protección análogas á las que labraban la prosperidad de Inglaterra y de Francia, siendo además de grandísima importancia la uniformidad decretada en los derechos de aduanas, en vez de los aranceles distintos que regían antes

según los puertos, aboliéndose además las perjudiciales rebajas que hacían los arrendatarios á los importadores de géneros exóticos y los injustos privilegios logrados por los extranjeros en perjuicio de los súbditos españoles. Las tarifas de importación fueron prohibitivas para los paños, las estofas, tejidos de algodón y algunos otros artículos, adeudando los demás artículos del 20 al 25 por 100 *ad valorem*. Quedaron mas de 400 partidas exentas de derechos de exportación, rebajándose considerablemente el 15 por 100 que pagaban las restantes, con lo cual se corrigió uno de los más funestos errores de nuestros antiguos aranceles. [1]

Se redujeron también los enormes impuestos de alcabalas y cientos, así como el duro gravamen de la *bolla*, vigente desde tiempos antiguos en Cataluña, y tal conjunto de beneficiosas reformas sacudieron el letargo en que se hallaba sumido nuestro tráfico marítimo, surgiendo por ensalmo una vida lozana en varios puertos condenados hasta entonces á insignificantes transacciones.

Los aragoneses y catalanes habían estado excluídos durante más de dos siglos del comercio de América, y la espantosa miseria del pueblo, privado de tráfico y de industria, trocóse en súbita y agradable prosperidad cuando nuestros productos agrícolas y fabriles, nuestra marina y nuestros habitantes pasaron en gran número al Nuevo Mundo y alcanzamos en pocos años el primer puesto de la influencia española en América. [2] Ocurrió lo propio en Santander, que de un fondeadero de escasa importancia empezó á convertirse en otro frecuentado, y los efectos del decreto fueron tan rápidos que en todas las provincias marítimas adquirió el comercio gran vuelo.

Apenas promulgada la orden declarando libre el tráfico con las colonias, envió Cádiz en un año 73 navíos cargados, la Coruña 26, Barcelona 23, Málaga 34, Santander 13 y

(1) *Las Aduanas españolas*, por D. T. T. Caballero. X. Principales reformas en el reinado de Carlos III.

(2) *Los Fueros de Cataluña*, por D. José Coroleu y D. José Pellá y Forgas. Titulo V. Consecuencias de la guerra de Sucesión.

Alicante 3. Quince años después llegaron al puerto de la Habana 150 buques, siendo así que en los tiempos anteriores sólo recibía *cuatro registros,* (1) pero ninguna región de España desplegó tanta actividad como Cataluña, que renació acrecentando su población y desarrolló las fuentes de la riqueza y prosperidad con un repentino encumbramiento.

La Real orden dictada en 8 de Febrero de 1781 dictó varias reglas para la construcción de obras en los puertos. Decía el preámbulo que, no obstante costearse con caudales de propios y arbitrios de los pueblos los trabajos de los muelles, por lo cual debía constar al Consejo la inversión de fondos, había quedado al cuidado de los ayuntamientos aquel servicio «que privativamente tocaba á la Marina como expresamente estaba dispuesto en las Ordenanzas generales de la Armada, y para evitar los daños que se han experimentado, he tenido á bien resolver quede al cuidado é intervención de los facultativos de Marina la ejecución de las referidas obras de puertos.»

Formulado el presupuesto por el oficial de la Armada se debía comunicar al ayuntamiento con objeto de que pidiese al Real Consejo el señalamiento de arbitrios ó los recursos para costear las obras. Después debían comunicar las justicias á la Junta del Departamento que estaba preparado el caudal necesario. Este debía custodiarse en una caja con dos llaves guardadas por el regidor y el comisario, remitiéndose las cuentas al Consejo y una copia al Departamento para su examen y censura. La dirección de los trabajos quedaba encomendada exclusivamente al oficial encargado, sin intervención de los regidores ni más dependencia que la mencionada Junta.

En 1758 se contrató la limpia del fondeadero de Barcelona, colocándose en 1772 la linterna en el muelle de Poniente, y en los años siguientes avanzó la invasión de las arenas, calificando de *desesperada la situacion del surgi-*

(1) *Memorias de la Sociedad Económica de Madrid,* tomo III, parte II.

dero en un informe redactado en 1785 por el Ingeniero-director.

Era mayor el empeño en las obras de Cartagena, en donde se construyó el cuartel para 3.000 presidiarios y el Hospital militar para 4.000 enfermos, gastándose de 1774 á 1782 11,28 millones de reales en el Arsenal. Pertenece á la misma época el grandioso Astillero del Ferrol, construído simultáneamente con sus dependencias, la población y las fortificaciones, ejecutándose las ostentosas obras cuyo recuerdo se conserva en la lápida dedicada al

Sapienter imperat. Carolus III

Las obras del puerto de Málaga, interrumpidas desde el año 1723, se reanudaron en 1780, en que comenzó el muelle *nuevo* bajo la dirección de D. Bartolomé Turut, construyéndose en 1785 el desembarcadero.

A pesar de las rivalidades que surgieron en Asturias con motivo de las obras del puerto de Gijón construídas en tiempo de Fernando VI, consiguieron Jove Llanos y sus amigos que en 1775 ordenara el Real Consejo la ejecución de todos los trabajos propuestos para mejorarlo por D. Jorge Juan, á excepción del contramartillo. Ampliado el proyecto en 1779, se continuaron desde entonces con mayor ó menor actividad, según los fondos disponibles, hallándose casi concluídas en 1785, menos la limpia de la dársena. (1)

Comenzaron en 1784 los estudios del de la Coruña, si bien no se emprendieron las obras. (2)

Agotado en 1757 el empréstito de 192.745 pesos escudos de á 15 reales, que se autorizó al Consulado de Bilbao en 1753, para las grandes obras de encauzamiento de la ría ejecutadas en tiempo de Fernando VI, se despidió el Ingeniero D. Joseph de Crane, el cual las había dirigido á satisfacción de aquel Cuerpo y del Ayuntamiento de Bilbao.

No obstante, prosiguieron los trabajos constando en las

(1) Jove Llanos. *Representación al Ministro de Marina.*

(2) *Conferencia dada en el Ateneo de Mrdrid.* Tema D. Lucio del Valle, por don Eduardo Echegaray.

actas del Consulado que en 1759 se terminó el muelle de Deusto al monte de Cabras, á cuyos gastos contribuía con la mitad la referida anteiglesia. En 1762 se subastó la continuación del muelle de Portugalete hacia la barra en 600 pies de longitud con un presupuesto de 47.000 pesos de 15 reales, y como la extensión de los diques construídos entre Bilbao y el mar era tan grande y tan limitados los recursos técnicos de la ingeniería para ejecutar sólidas cimentaciones, ocurrían frecuentes socavones y caídas en algunos trozos de muelle que exigían reparaciones costosas.

En 1780 construyó D. Luis de Abaunza una máquina para limpiar la barra, mas no surtió los efectos que su autor esperaba.

En el año siguiente se comunicó al Consulado la Real orden para que todas las obras de puertos se ejecutasen por facultativos de la Marina, contestando el de Bilbao que «no rezaba con este ilustre Consulado que en sus obras se arregla á reales privilegios y ordenanzas confirmadas por la Magestad del Sr. D. Felipe V.»

Pueden consultarse otros pormenores de los importantes trabajos realizados, en la *Memoria* del Sr. Churruca, publicada en 1881.

El alumbrado marítimo empezaba á atenderse, constando que en 4 de Mayo de 1782 se acordó el establecimiento de una torre y fanal en la punta de la Galea, donde actualmente está el faro del mismo nombre, y se encendían en las noches oscuras las linternas de los puertos de Mallorca, Barcelona, Málaga, Cádiz y la Coruña. (1) En Cartagena había luces en el islote de la Escombrera y á la entrada del puerto en la punta de la Podadera.

El Consulado de San Sebastián encargó en 1773 á don Pedro Ignacio de Lizardi, el proyecto de reforma del puerto, el cual presentó el estudio que fué aprobado, pero como se recomendara por el Gobierno al ingeniero hidráulico don

(1) Se cobraban en 1784 de 1 á 6 reales de derechos de linterna por embarcación en estos cinco puertos. *Diccionario de* Canga Argüelles Tomo II. Rentas.

Julián Sánchez Bort, que había adquirido gran reputación en el Ferrol, se le encomendó un nuevo estudio que redactó en 1774. Consistía en la construcción: 1.º de un muelle desde el baluarte de San Felipe hasta el extremo de Cay-arriba; 2.º, de otro adosado á la muralla; 3.º, la demolición de los de Cay-buru y Cay-torre; y 4.º, la limpia interior para que los buques quedasen á flote en bajamar. Ascendía el presupuesto á 6,25 millones de reales pero todo quedó en proyecto y no se dió principio á las obras. (1) (2)

Se construyó en 1778 el *nuevo* fanal de Igueldo para señalar á los navegantes la entrada de la Concha de San Sebastián. «Su luz, distribuída en 24 pabilos de reverbero, se alcanza á nueve leguas dentro del mar, evitando naufragios que sin este auxilio serían inevitables en las noches tenebrosas del invierno; fanal que una de las Gacetas del citado año en que se erigió la torre, le hacía superior á otro que se ejecutaba en París para el mar Báltico de orden de la Emperatriz de Rusia. (3)

Como se ve, el balance de las obras marítimas es de bastante importancia, siendo por tanto inexacta la afirmación consignada en algunos de los escritos de nuestros ingenieros «de que nada se había hecho hasta fines del siglo último para mejorar los puertos,» debiendo advertir que en los primeros años del reinado de Carlos IV se emprendió—1792—el magnífico muelle y la dársena de Santander, cuyo tráfico mercantil surgió desde la habilitación de aquel puerto para el comercio de América.

IV

Aunque merece entusiastas aplausos la empresa de regeneración de las fuerzas vivas del país realizada por Car-

(1) *Obras del puerto de San Sebastián* por D. Manuel de Peironcely, *Revista de Obras públicas*. Tomo III. Año 1855.

(2) La Memoria de Bort se ha publicado íntegra en la *Colección de documentos históricos del Archivo municipal de la Ciudad de San Sebastián*. Año 1895.

(3) Camino. *Historia de San Sebastián*. Comercio.

los III y sus sabios ministros, no por esto se debe rehuir la luz de la sana crítica para la depuración del juicio que formaron personas competentes de los caminos y canales emprendidos con tanto vigor durante aquel reinado.

Se creó á principios del siglo XIX el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y su organizador el Inspector General D. Agustín de Bethancourt redactó en 1803 la consulta sobre el estado de las Obras públicas en España. La dirigió el Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos titulándola *Noticia del estado actual de los caminos y canales en España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante.*

Lamentábase del deplorable estado de las carreteras en 1801, derivado principalmente de la escasez de recursos por no contar mas que con el producto de los portazgos que rendían unos tres millones de reales anuales, suma invertida en el pago del personal de conservación y en reparar los pasos más peligrosos, ocupándose después de la falta de sentido práctico de los directores facultativos de los caminos construídos hasta entonces.

Los que principiaron á abrir las carreteras no adoptaron las dimensiones más adecuadas. Las ejecutaron como magníficos paseos aun en los sitios más apartados, haciendo consistir el mérito en multiplicar las obras de pura ostentación, sin tener presente los recursos disponibles. «Sólo en las ocho leguas comprendidas entre Barcelona y Villafranca del Panadés se gastaron 27 millones de reales, cantidad asombrosa y más que suficiente para terminar la carretera hasta Valencia. Allí todo es gigantesco; desmontes y terraplenes extraordinarios sin necesidad, un montón de puentes y alcantarillas de dimensiones increibles—la mayor parte inútiles—paredes de sostenimiento y enlosados de puro lujo á una y otra parte del camino en toda su longitud. Esta profusión de obras y el desorden en su administración consumieron aquellos caudales con escasa utilidad. La extravagante empresa del puente de Lladoner, levantado en un

barranco seco, manifiesta claramente que la vana ostentación era el móvil que guiaba á los directores de semejantes obras, creyendo sin duda inmortalizarse venciendo dificultatades que no existían.»

Continuando la crítica decía, que en la carretera de Madrid á Valencia costó cada legua cerca de un millón: participando de análogos defectos. Camino excesivamente ancho, en lo general con doble latitud y en algunos trozos con triple de la necesaria; terraplenes muy altos, muchos de ellos inútiles y obras de un lujo extraordinario lo hicieron costosísimo en su construcción y dispendioso también en su entretenimiento por la magnitud de los trabajos y su anchura exagerada. Censuraba además el trazado, por haberse separado de Alcira, Carcagente y Algemesí donde tocaba el antiguo camino para atravesar una zona mucho más pobre.

Ocurrió lo propio en la carretera de Vallecas, y cuando se cayó en la cuenta de los errores cometidos se incurrió en el defecto contrario, extremando la economía y construyendo unas obras demasiado ligeras. La carretera de Extremadura, la de Andalucía—á excepción del Puerto del Rey—el paso de Somosierra y gran parte de lo ejecutado en Castilla la Vieja y Galicia se encontraban en este caso. La de Andalucía estaba casi intransitable en invierno, la de Extremadura carecía de afirmado y la bajada de Somosierra se trazó con pendientes tan fuertes que los coches tenían que recorrerla con plancha.

No fueron menores los yerros cometidos en la construcción de puentes; la total ignorancia de los arquitectos en este género de obras por no tener la menor idea de los principios de la hidráulica es causa de este lastimoso mal. Sería largo el catálogo de los que por su defectuosa fundación se han caído pocos años después de terminados. Finalmente, si se pudieran calcular las sumas invertidas inútilmente, ya por falta de ciencia en los directores, ó por no hallarse organizado un sistema fijo en la administración,

fácilmente se convencería V. E. que hubiera habido con que hacer enteramente las principales carreteras del reino. Pero V. E. no sólo ha hecho volver á su destino el impuesto de dos reales en fanega de sal para la construcción de carreteras, sino que ha facilitado otros fondos con los cuales se ha dado un impulso inesperado á las obras de caminos, y han salido de la especie de letargo en que se hallaban.»

¿Hay exageración en este severo informe? Debe observarse en primer lugar, que es muy humano en los innovadores el deprimir la obra de los que les precedieron, no debiendo extrañar la dureza de los conceptos, pero aun descartando ciertos extremos resulta innegable que se cometieron grandes desaciertos en el primer período de las obras públicas costeadas por el Tesoro nacional.

El cargo dirigido acerca de la excesiva latitud dada á las nuevas carreteras tiene su explicación en los modelos de las francesas en las que se inspirarían los directores de las nuestras. No sólo se abrieron allí con verdadera magnificencia y con carácter de amplios paseos todas las avenidas que partían de París, ora para Versalles y los demás Sitios Reales ó en otras direcciones, sino que como se ha indicado al tratar de las obras públicas construídas durante la XVII.ª centuria eran también muy anchos los caminos de primer orden.

En la Instrucción dirigida en 1720 á los *Inspecteurs des Ponts et Chausseés* se dispuso que los caminos reales debían tener fuera de los trozos comprendidos en el paso de los bosques 72 pies de latitud, 60 entre las cunetas y 6 pies para cada una de estas. A los caminos restantes se les señalaba 48 pies con inclusión de aquellos. Quiere decir, que las carreteras de primer orden tenían allí 21 metros de anchura y en España, según la reseña del viajero inglés Mr. Young la hermosa vía de Martorell á Barcelona medía de 50 á 60 pies ó sean de 14,20 á 16,8 metros, latitud que no es exagerada en las cercanías de una gran población, aunque sí para la mayor parte del trayecto.

El defecto de que los trazados no se ceñían al terreno originando gran movimiento de tierras, así como la suntuosidad de las obras de fábrica son cargos muy fundados que deben atribuirse á la escasa experiencia de los facultativos reclutados sin la preparación necesaria y á otro motivo demasiado común en el carácter español que consiste en la falta de sentido práctico. Aun al finalizar el siglo XIX nos encontramos con un régimen de segunda enseñanza basado en el *intelectualismo vacío,* con las Escuelas de Bellas Artes apartadas totalmente de los modernos rumbos de las industrias artísticas, con un Código penal que sigue el mismo procedimiento del complicado y costoso juicio oral y público para el ratero de una gallina como para el de inmensos caudales y con una política romántica de guerras crónicas, que nos traslada á la XVII.ª centuria, todo lo cual revela falta de cálculo y un desequilibrio en el carácter nacional, tan poco disculpable como los errores censurados por Bethancourt.

Las carreteras construídas en las Provincias Vascongadas por iniciativa de sus Diputuciones forales y otras Corporaciones, se inspiraron desde los primeros ensayos en condiciones de modestia y de economía apropiadas á los recursos del país, no malgastándose el dinero en obras de mera ostentación. La carretera de Bilbao á Pancorbo de 88,60 kilómetros de longitud costó unos 4 millones de reales, de modo que por los tres millones que se invirtieron en cada legua del camino de Barcelona á Villafranca del Panadés se abrieron en el quebrado terreno de Vizcaya y Alava 66,45 kilómetros, equivalentes á 12 leguas. La carretera general de Vitoria á Irún se construyó también con economía excesiva, porque no se preveía entonces el desarrollo que había de adquirir el tráfico y se salvaron algunas de las empinadas cordilleras con fuertes pendientes y bruscos recodos. El transcurso del tiempo y la actividad de la circulación originaron á mediados del siglo presente la reforma de algunas cuestas, pero entre el lujo

desplegado en otras comarcas cuando se comenzaba á construir la red de carreteras y la modestia que sirvió de norma en la apertura de caminos en las Provincias Vascongadas fué esto preferible tratándose de una nación atrasada y de escasa riqueza.

La falta de personal facultativo competente se demostró claramente en los fracasos de varias obras hidráulicas, como la presa de Guadarrama, el pantano de Puentes, el canal de Manzanares y aun en varias imprevisiones cometidas en el Canal Imperial.

V

Jove Llanos censuró en el *Informe de la ley Agraria*, impreso en 1795, el plan adoptado para la construcción de caminos. Opinaba que se debía prestar mayor atención á los interiores de cada provincia que á las comunicaciones exteriores, por ser aquéllas indispensables para alimentar la exportación de los sobrantes del consumo local. El orden señalado en el Real decreto de 1761 consistió en abrir las carreteras desde la Corte á los extremos, después las de enlace de unas provincias con otras, y por último las interiores de cada una, «pero no se consideró que una utilidad más recomendable y segura indicaba otro orden inverso: que era primero establecer el cultivo interior de cada provincia, siendo inútiles estas grandes comunicaciones mientras las infelices colonos no podían penetrar de pueblo á pueblo ni de mercado á mercado, sino á costa de apurar su paciencia y las fuerzas de sus ganados, ó al riesgo de perder en un atolladero el fruto de su sudor y la esperanza de su subsistencia.» (1)

Entendemos, que teniendo en aquella época escaso desarrollo nuestros canales de navegación, eran necesarios los caminos radiales construídos por el Estado para facilitar la exportación de granos en los años de cosechas abundantes,

(1) Falta de comunicaciones por tierra.

con cuya mira se abrieron los de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa después de derogada la absurda legislación económica de la Casa de Austria que prohibía las salidas y fomentaba las entradas de géneros en busca de una soñada baratura que destruía todas las fuerzas productoras. Pero al propio tiempo, tenía razón el insigne asturiano en abogar por el tráfico interno de las regiones y se cometió un error en no crear desde entonces vigorosos organismos provinciales como auxiliares de la activa intervención que empezaba á tomar el Estado en las obras públicas con recursos del Tesoro.

El mal procedía entonces de la excesiva centralización mantenida por el Gobierno absoluto, que subsiste todavía poco atenuada después de más de 80 años de régimen constitucional. (1) «Unos pocos exemplos de malversacion han bastado para autorizar esta desconfianza general tan injusta como injuriosa, y sobre todo de tan triste influencia. Los ayuntamientos no pueden invertir un solo real de las rentas concejiles; las provincias no tienen la menor intervencion en las obras y empresas de sus distritos: sus caminos, sus puentes, sus obras públicas son siempre dirigidas por instrucciones misteriosas y por comisionados extraños é independientes ¿que estímulo, pues, se ofrece al zelo de sus individuos? Fíense estos encargos á individuos escogidos de las mismas provincias; fíeseles la distribucion de los fondos que ellos mismos contribuyen y la dirección de las obras en que ellos saben son interesados; fórmense juntas provinciales compuestas de propietarios, de eclesiásticos, de las sociedades económicas y V. A. verá como renace el zelo que parece desterrado de las provincias y que sólo existe en donde no ha penetrado esa desconfianza.» (2)

Acudió Floridablanca al concurso de las juntas patrióticas, pero con excesivo predominio de los elementos oficia-

(1) Al entrar en prensa este pliego han iniciado algunos periódicos madrileños una nueva campaña contra las asendereadas Diputaciones provinciales, cuya supresión piden por ese afán centralizador causante de los males que deploran, cual nuevo Juan de Robres que primero hizo los pobres.

(2) Jove Llanos. Á las provincias.

les como los Capitanes generales, magistrados, prelados, corregidores, etc., notándose, sobre todo, la falta de diputaciones provinciales dotadas de recursos propios para atender más especialmente que á la apertura de las principales arterias—cuyo servicio supo organizar más adelante el Estado—á la construcción de las redes de caminos de interés regional.

La provincia que, según la historia de nuestros viejos reinos, era una entidad anterior al Poder central tenía en España existencia meramente artificial desde el entronizamiento de la Casa de Austria, manteniéndose en tiempo de Carlos III—según observa D. Manuel Dánvila—como organismo secundario reducido á una representación del Gobierno para hacer cumplir sus disposiciones. (1) Solamente las regiones en donde se conservaba el régimen foral tenían vida propia y vigorosa iniciativa, aunque luchando á menudo con la ingerencia del Consejo Real y los Corregidores que mermaba algún tanto su autonomía administrativa.

En cuanto al servicio de obras públicas del Estado, naciente á la sazón en España, tuvo que pasar por un largo aprendizaje hasta organizarlo debidamente. Como la construcción de puentes dependía del Consejo de Castilla y la de caminos de la Superintendencia, la falta de acuerdo entre ambas direcciones daba por resultado que se abriesen carreteras sin puentes ó puentes sin carreteras levantados á veces en seco y apartados de los cauces de los ríos. Procedían también los errores de falta de conocimiento técnico del personal facultativo, según ha podido juzgarse con las noticias consignadas en la severa crítica de Bethancourt, defectos que se fueron subsanando más adelante.

El Real decreto de 1778 reuniendo la Superintendencia de Caminos, canales y posadas á la de Correos corrigió el primer defecto, pero la falta de buen personal técnico originó algunos proyectos absurdos que se realizaban sin examen ni corrección. Por otra parte, se luchaba en Espa-

(1) *Reinado de Carlos III*, tomo VI, capítulo VIII. Bienes provinciales.

ña con falta de espíritu de empresa y de iniciativa que, á nuestro juicio, desapareció por efecto de largos siglos de centralización tiránica y meticulosa, como lo demuestran los resultados obtenidos en la apertura de carreteras en la región vasco-navarra, en donde las corporaciones locales pudieron defenderse mejor contra las invasiones del Poder central. Achácanse estas diferencias á condiciones de raza, mas opinamos que aun la más enérgica en sus empresas sujeta á una tutoría secular decae forzosamente víctima de letal desaliento.

VI

Al mediar el siglo XVIII estaba completamente organizado en Francia el ramo de obras públicas. Se había creado la Escuela de Ingenieros, quienes al término de la carrera pasaban al servicio del Estado con el carácter de funcionarios públicos sujetos á un escalafón. El Consejo de *Ponts et Chaussées* que examinaba los proyectos alcanzó en 1779 la autoridad necesaria para dar carácter obligatorio á sus informes y fué aumentando paulatinamente la importancia del Cuerpo de Caminos á medida que se comprendió la absoluta precisión de cruzar el territorio de medios de transporte, de modo que en 1786 constaba de 60 ingenieros y de 124 sub-ingenieros. [1]

La construcción de carreteras adquirió gran extensión gracias principalmente al empleo de la prestación personal y como la combatida *corvée* fuese objeto de muchas censuras y objeciones contestaba el *Controleur général Orry; J'aime mieux leur demander des bras qu' ils ont, que de l'argent qu' ils n'ont pas.* Se abolió el tributo en 1776 para restablecerlo poco después y Francia se encontró en 1787 con 6.000 leguas ó sean 24.000 kilómetros de excelentes carreteras en la red del Estado [2] aparte de las construidas

(1) *Les travaux publics* par Ives Guyot. Chapitre II.

(2) *Histoire de l'administration des ponts et Chausseés* par L. Ancoc.

por las generalidades y especialmente en las regiones autónomas que ocupaban la tercera parte del territorio.

Según Pierre Larouse la extensión de las carreteras de todas clases cuando estalló la Revolución de 1789 llegaba á 40.000 kilómetros que costaron 800 millones de libras, de las que procedían las tres cuartas partes de la *corvée* y el resto de las consignaciones del Tesoro Real y del producto de varios impuestos especiales. [1] Los caminos adoquinados en una faja de 4 á 6 metros de latitud ocupaban la extensión de 4.000 kilómetros. En los años que precedieron á la Revolución se gastaban más de cinco millones de libras por separado del ingreso debido á la prestación personal.

Según los datos publicados por el *Ministère de travaux publics* los coches públicos caminaban á fines del siglo pasado tan solo á 3,40 kilómetros de velocidad por hora con inclusión de las paradas ó sea con una marcha muy lenta.

El abandono de España había sido tan prolongado hasta el comedio de la XVIII.ª centuria que á pesar de los laudables esfuerzos realizados en los reinados de Fernando VI y Carlos III continuados en el de Carlos IV, la red nacional de carreteras se reducía á fin del siglo á 774 kilómetros según los ingenieros Sres. Núñez de Prado y Marti; mas no es exacta esta cifra, porque en la Memoria de Bethancourt asigna 334 leguas terminadas en 31 de Diciembre de 1801 y en la que publicó en 1856 el Director general de Obras públicas D. Cipriano Segundo Montesino fijaba en 300 leguas las existentes en 1799. El promedio entre ambas longitudes que corresponde al fin del siglo XVIII resulta de 317 leguas equivalentes á 1743 kilómetros sin contar varias carreteras de las Provincias Vascongadas y Navarra.

Adquirió también en Francia gran desarrollo durante el siglo pasado la construcción de canales, según lo demuestra la minuciosa reseña de las vías navegables inserta en el tomo II de la obra de Mr. Vignón á saber: Capítulo II Párrafo 18. *De la navigation des rivières et des canaux de*

[1] *Grand Dictionnaire universel du XIX.e siecle.* Tome XIII.e Routes.

jonction y en el capítulo III, párrafo 28 y 34 *Ouvrages concernant les rivieres et les canaux de jonction.* La longitud de los canales construídos á fin del siglo pasado era en la nación vecina de 1.000 kilómetros (1) á parte de la gran extensión navegable de sus hermosos ríos.

Inglaterra que fué una nación atrasada hasta la XVII.ª centuria emprendió con el vigoroso impulso de la iniciativa particular la construcción de canales de navegación abriéndose al tránsito público en 1760 *The Stanley Brook* y más adelante otros que completaron en 26 años la longitud de 361 millas. (2) En España no debía exceder de 150 kilómetros la extensión de los canales de navegación existentes.

Aun con estos resultados desfavorables respecto de las potencias que habían realizado ya extraordinarios adelantos, la segunda mitad del siglo XVIII representa para España un período de vigorosa regeneración nacional, muy especialmente en el reinado de Carlos III tanto en los ramos de obras públicas y la legislación del comercio marítimo que se reformó radicalmente como en toda clase de materias, brillando sobre todo el impulso dado á la cultura nacional.

Entonces se transformaron los Colegios mayores y las Universidades españolas; se fomentaron los estudios de matemáticas, de náutica, astronomía, física, química y botánica; se creó en Madrid el Colegio de Ingenieros cosmógrafos; se fundó el Gabinete de Historia Natural, emprendiendo la construcción del Palacio de las Ciencias dedicado después á Museo de Pinturas. Débese á aquella época la organización de las Sociedades económicas, de las que fué la primera la Vascongada de Amigos del País, las Casas de Caridad y otros asilos de beneficencia adquirieron notable desarrollo, y se crearon el Banco de San Carlos y la Compañía mercantil de Filipinas.

Prestó el Gobierno gran atención al fomento de la agri-

---

(1) *Diccionaire des finances* par León Say. Canaux.

(2) *The Principles and Practice of canal and river engineering* by David Stevenzón. Chapter 1.

cultura, fundando escuelas prácticas, y dictó varias medidas beneficiosas para extender las plantaciones. Se había ordenado en 1633 con mal criterio á fin de sostener los funestos privilegios de la Mesta y la Real Cabaña de Carretería. Que por cuanto ha crecido demasiadamente el plantío de las viñas con perjuicio de la labor y cria del ganado, no se puedan hacer sin licencia acotamientos, etc.,» (1) ley perjudicial derogada en 1779 al disponer «que los alcaldes entregadores no conociesen de cotos, viñas, entrepanes, dehesas, etc.,» (2) y prohibía la entrada de ganados en las viñas y olivares aun después de cogido el fruto. Esta medida se completó en 1788 facultando los cerramientos por determinado número de años ó perpetuamente, según los casos, destruyendo así las disposiciones que rigieron durante varios siglos para estimular con erróneo criterio económico la exportación de lanas, ó sea una primera materia, á expensas de los productos agrícolas y manufacturados.

La industria recibió verdadero impulso no sólo con la nueva legislación inspirada en el firme propósito de sacudir la tutela extranjera, sino por la solicitud desplegada para traer millares de artífices y el establecimiento á expensas del Estado de numerosas fábricas. Se creó en Sevilla la de curtidos á la inglesa; en Avila la de panas y telas de algodón; en Madrid la de máquinas y la china del Retiro, y en varias ciudades otras manufacturas de botones, quincalla, cajas, joyería, abanicos, cintería, lencería, encajes, etc.

El espíritu de innovación se extendió á las reformas urbanas de las atrasadas poblaciones de la Península. El Tesoro auxilió á Madrid con crecidas sumas y préstamos para empedrar y renovar las calles que por escasez de recursos ó por incuria se hallaban en estado deplorable; se abrieron los hermosos paseos y avenidas de la Corte, levantándose las puertas de Alcalá, Segovia y Atocha, el Jardín botánico, el lavadero cubierto y muchos de sus mejores edificios públi-

(1) *Novísima Recopilación*, ley IX, titulo XXV, libro VII.
(2) Id. id. ley VII, titulo XXVII, libro VII.

cos. Se ayudó á Toledo y á Burgos para la construcción de espaciosos paseos, de puentes y murallones; en Zaragoza y en Málaga se costearon las obras de encauzamiento para preservarlas de las inundaciones del Ebro y del Guadalmedina. Barcelona se hermoseó y ensanchó por el celo del Conde del Asalto, y en Pamplona, Segovia, Murcia, Valladolid, Palencia, Zamora, Sevilla, etc., se acometieron otras reformas análogas.

En resumen, los reinados de Fernando VI y de Carlos III significan que sacudiendo España su profundo letargo emprendía los rumbos seguidos por los pueblos cultos y civilizados, probando este segundo renacimiento que la marcha próspera ó decadente de esta nación depende de las cualidades personales y méritos de los reyes y muy especialmente de sus ministros.



CAPÍTULO IV

Carlos IV y Fernando VII

I. Ordenanza de Correos, Postas, Caminos y Posadas.—Ayuda de los pueblos para las obras y la conservación de carreteras.—Juntas de Caminos de Asturias y de Granada. —Se crea en 1799 la Inspección general de Caminos.—Estado de la construcción de las seis carreteras generales en 1802.—Obras de los caminos transversales.

II Recursos destinados al ramo.—Reparaciones de los caminos para el viaje regio de 1802.—Los errores cometidos demuestran la necesidad de dar una educación profesional á los directores facultativos. - Creación de la Escuela de Ingenieros Civiles.—Plan de estudios —Reforma del Cuerpo de *Ponts et Chaussées*.

III. Viaje del Marqués de Iranda para la paz de Basilea.—Venida de D. Luciano Bonaparte como Embajador de Francia en 1800.—Excursiones de D. B. Zamácola, comisionado del Señorío de Vizcaya. - *Itineraire de l'Espagne*, por Mr. Laborde. - Postas en carruaje de Madrid á Cádiz y á los Sitios Reales.—Servicio de galeras.—Coches de colleras.—El correo en 1800.

IV. Crea la Constitución de Cádiz las Diputaciones provinciales.—Las Cortes autorizan á los propietarios para cerrar las viñas y dehesas.—Desaparece la Escuela de Ingenieros Civiles al restablecimiento del régimen absoluto.—Arbitrios y sumas invertidas en caminos de 1815 á 1820.—Segundo periodo constitucional. - Gastos hechos hasta 1833.

V. Carreteras abiertas en Vizcaya por medio de empresas. - Idem por la Diputación de Guipúzcoa y varias sociedades.—En Alava y Navarra.—Estado de los caminos en las diversas regiones españolas al fallecimiento de Fernando VII.—Longitud de la red en 1833.—Comparación con Francia.—Puentes colgados y de hierro fundido construídos en Inglaterra.

I

Se legisló menos en el reinado de Carlos IV que en el de su padre.

La Real orden de 23 de Julio de 1789 recordó otras anteriores dictadas «para evitar que se malgastasen caudales en obras públicas que debiendo servir de ornato y modelo existen como monumentos de deformidad y de ignorancia disposiciones no cumplidas con notorio detrimento de la buena Arquitectura.»

Por Real cédula firmada en 8 de Junio de 1794 se dictó la Ordenanza general de Correos, Postas, Caminos y Posa-

das. El Superintendente debía cuidar de la construcción y conservación de las carreteras y del arreglo y establecimiento de postas en los sitios más convenientes, vigilando para mantener los caminos seguros y transitables y las posadas limpias, cómodas y bien abastecidas de mantenimientos, cedidos á precios moderados con arreglo á arancel que formaban las justicias anualmente. Los caudales destinados á la construcción y entretenimiento quedaban sujetos á sus órdenes para recaudarlos é invertirlos.

Los portazgos ya instalados ó que impusiere podría mandarlos llevar por contrata ó por administración según lo juzgare conveniente, cuidando de que este impuesto se destinase al mismo puente ó camino en donde se cobraba el peaje. Si no alcanzase su producto unido al de las rentas ordinarias consignadas para las obras de caminos y atender á la conservación, debían acordar los directores con los pueblos la ayuda que habían de prestar con sus personas y bestias en los tiempos más desocupados en sus labores, pagando á los pobres jornaleros del fondo de Propios ó del de Caminos *porque estos no deben ser privados de su jornal y sustento.*

Esta salvedad indica claramente que no llegó á implantarse en la construcción de las carreteras españolas el principio de la prestación personal, sin duda por el imperio de sentimientos caritativos, pero poco prácticos, cuando según se ha visto debía Francia principalmente á ese recurso la apertura de 24.000 kilómetros y en España estaba en mantillas su cortísima red de caminos, siendo por tanto más preciso un esfuerzo extraordinario.

Las justicias de los pueblos tenían el carácter de sub-delegados de la Dirección general en sus respectivos términos.

Con objeto de estimular la construcción de posadas especialmente en los despoblados, en donde era más difícil su sostenimiento por la escasez de tráfico, se concedía gratuitamente el terreno para el edificio y su labranza, si era de realengo ó baldío, eximiéndole además del impuesto de

alcabala y de cualquier otro tributo autorizando también á los posaderos para comprar toda clase de comestibles, pero con prohibición de la reventa.

Comenzada la construcción de la carretera de Asturias en 1783 se interrumpió después hasta que Floridablanca nombró en 1.° de Febrero de 1792 á Jove Llanos Sub-delegado general de Caminos del Principado, cargo que desempeñó durante cinco años, no sin mantener rudas luchas contra otros vocales de la Junta que abogaban por un trazado distinto al de Pajares. (1)

En Real orden fecha de 23 de Julio de 1796 se recordó á la ciudad de Alcalá la Real y demás pueblos de los reinos de Granada, Jaén y Córdoba el puntual cumplimiento de otra circular anterior por la que el Superintendente general delegó las Reales facultades en la Junta mayor de Caminos de Granada. Pero no duró muchos años este régimen, puesto que la Real orden de 27 de Julio de 1804 suprimió la Junta, encomendando la dirección al Capitán General, con excepción de la carretera de Granada á Málaga, que debía correr á cargo de un comisionado especial de S. M.

Después de medio siglo de aprendizaje y de tocar de cerca los defectos observados en la construcción de las obras públicas, se creó en 1799 la Inspección general nombrando al Conde de Guzmán, pero poco después le sustituyó el célebre ingeniero D. Agustín de Bethancourt, (2) verdadero organizador del servicio y de la Escuela de Ingenieros de Caminos, canales y puertos. Desde entonces dependieron de un solo Centro todas las vias de comunicación; se dictaron reglas para la redacción de los proyectos y presupuestos de las obras y se ordenó la contabilidad de las mismas, encauzando el ramo gracias á las dotes de inteligencia, probidad y energía del nuevo director.

Se ha consignado en el capítulo precedente el severo

(1) *Las amarguras de Jove Llanos* por D. J. Somoza de Montsoriu. Capitulo V.

(2) Aunque algunos extranjeros le han supuesto francés por su apellido, era natural de las islas Canarias, y fundó, además del Cuerpo de Ingenieros de España, el de Rusia.

juicio que emitió en su *Noticia del estado de los caminos y canales de España* acerca de los errores cometidos durante los dos reinados anteriores por falta de personal competente, pero da tanta luz aquella Memoria y contiene tantos datos que es indispensable detenerse en su examen para conocer la marcha adoptada en los comienzos del siglo.

Emprendió Carlos III la construcción de seis carreteras generales que, partiendo de Madrid, se dirigían á Irún, la Coruña, á Cataluña por Aragón, á la raya de Francia por Valencia, á Cádiz y á Badajoz, pero la Revolución francesa de 1789 y la secuela de guerras que originó entre España y la República desde 1793 á 95 paralizaron las obras públicas por algunos años. Reanudados los trabajos, consta que en 1802 se abrieron 50 leguas, siendo en 31 de Diciembre de aquel año la situación de las carreteras la siguiente:

CARRETERAS	PARTE CONSTRUÍDA			POR CONSTRUIR		
	Leguas	Puentes	Alcantarillas	Leguas	Puentes	Alcantarillas
De Madrid por Burgos á Irún hasta el Vidasoa. Longitud total 82 1/4 leguas de 20.000 pies . .	57 1/4	127	1.092	25	9	53
Del puente de Segovia á la Coruña; comprende 110 leguas	79	80	1.230	31	2	120
De la puerta de Alcalá por Zaragoza hasta la unión con la carretera de Valencia en el puente de Molins del Rey. Longitud 107 leguas . . .	21 1/2	81	319	85 1/2	4	160
De la puerta de Toledo por Valencia á la raya de Francia en el puente de España. Longitud 169 leguas	131	224	1.274	38		
De Andalucía desde Ocaña á Cádiz. Longitud 107 leguas	80	82	350	27		
De la puerta de Segovia á Badajoz. Longitud 69 1/2 leguas	19 1/4	46	119	50 1/4	2	15
TOTAL . . .	388	640	4.384	256 3/4	17	348

En resumen, de las 645 leguas que comprendían las seis carreteras generales estaban terminadas 338 en fin de 1801 y 388 en 1802 faltando otras 257, pero no sólo se ocupó la Inspección en aquellas obras sino también de otras ejecutadas en los caminos trasversales. Se habilitaron los de Fuente de la Higuera á Murcia y Cartagena y de Murcia á Albacete construyendo en corto tiempo obras de consideración. En el de Laredo á Castilla se abrieron más de 20 leguas; se habilitó el trozo de Alar del Rey donde terminaba el Canal de Castilla hasta Quintanilla de las Torres, trabajando también por cuenta del Estado en la carretera de León á Oviedo y en la de Santander á la Rioja.

Median 338 leguas terminadas en 1801 las seis carreteras y suponiendo que se habilitaron 40 en el primer año de la centuria actual había 298 leguas equivalentes á 1639 kilómetros al finalizar el siglo XVIII en la red del Estado sin contar algunos caminos transversales en donde se trabajaba simultáneamente, la carretera de Reinosa á Santander ejecutada en el reinado de Fernando VI y las de Madrid á los Sitios Reales. Existían además las vías de comunicación abiertas en las tres provincias Vascongadas y Navarra, de las cuales pertenecían varios trozos extensos á las líneas generales de la capital á Bilbao y á Pamplona, de modo que entre todas las carreteras de primer orden sumaban en realidad en 31 de Diciembre del año 1800 unos 2.000 kilómetros.

En la *Memoria sobre el estado de las Obras públicas de España en 1856* publicada por D. Cipriano Segundo Montesino se calculaba aquella longitud en 1670 kilómetros en el año 1799 y 1704 en 1800. En cambio solo se asignó la cifra de 774 kilómetros—visiblemente errónea—en los interesantes estudios relativos á las *Obras públicas en España* dadas á la estampa en 1869 por los difuntos Inspectores Generales D. Joaquín Núñez de Prado y D. Víctor Martí.

II

Calculaba Bethancourt que para concluir las 257 leguas de las seis carreteras principales se necesitaría, á razón de 300.000 reales por cada una, 77 millones pero entendía que no podría darse cima á la empresa con los recursos disponibles en 1803.

	Reales.
Estos consistían en el rendimiento del impuesto de dos reales en fanega de sal que produjo en 1802	2.300.000
Los arbitrios sobre el Reino de Galicia	500.000
El 1 por 100 de la plata desembarcada en Cádiz	720.000
Arbítrios exigidos á los pueblos inmediatos á íd.	550.000
Los portazgos daban	3.000.000
Fincas de la Comisión	187.000
TOTAL AL AÑO	7.257.000

Tal era el ingreso con que podía contar el ramo de Caminos para atender al pago del personal que costaba anualmente 1.420.000 reales, á los gastos de conservación de las carreteras y las reparaciones de los puentes, muchos de los cuales se hallaban en mal estado, deduciendo el Inspector general la falta de fondos para continuar las obras de nueva construcción. Pero sus quejas debieron ser atendidas á juzgar por las importantes consignaciones invertidas en los años sucesivos hasta que empezó en 1808 la Guerra de la Independencia. Cuatro años antes se estableció el impuesto de un cuarto en carta, de cuyo producto se dedicaron tres millones anuales al ramo de Caminos. (1) (2)

(1) *Examen Económico histórico-crítico de la hacienda y Deuda del Estado* por don Pio Pita Pizarro. Año 1840. XXV Caminos, Canales, Puertos y Fanales.

(2) Ascendian estos sobrantes á unos 10 millones anuales, mas según la Memoria de los Presupuestos redactada en 1820 por el Ministro D. José de Canga Argüelles resulta que los productos liquidos alcanzaron anualmente de 1803 á 1807 á 10 millones de reales pero se distribuia en numerosas atenciones á saber: asignaciones para los Sitios Reales bolsillos particulares de S. S. M. M., pensiones, sueldos y gastos del Gabinete, estudio de Mineralogia, Secretaria de Estado y Obras de caminos.

En Julio de 1802 se celebraron por poderes los dobles desposorios del Príncipe de Asturias D. Fernando y su hermana la Infanta María Isabel con la Princesa María Antonia de Nápoles y su hermano ratificándose las bodas el 4 de Octubre en Barcelona á donde fueron los Reyes para esperar la llegada de los napolitanos.

Este suceso influyó extraordinariamente en el impulso dado á la construcción de carreteras para la jornada como lo demuestra la «Noticia resumida del caudal invertido en todo el año pasado de 1802 para la habilitación de los caminos por donde transitaron S. S. M. M. desde esta corte á la ciudad de Barcelona, á Figueras, á Monserrate, Valencia, Cartagena hasta su regreso al Real Sitio de Aranjuez, como también en las demás carreteras generales del Reino, caminos de los Sitios Reales y otros.»

RESUMEN POR CONCEPTOS	Construcción — *Rs. vellón*	Habilitación — *Rs. vellón*	TOTAL — *Rs. vellón*
En el viaje de SS MM.	13.260.508	5.450.156	19.070.664
En las carreteras generales	2.179.269	1.556.091	3.735.360
TOTAL	15.799.777	7.006.247	22.806.024

Los errores cometidos durante la segunda mitad del siglo anterior demostraron la necesidad de dar una educación profesional esmerada á los que habían de invertir gran parte de la fortuna pública en obras de interés general. Decía aquel ilustre ingeniero que habían sido grandísimos los desaciertos en la construcción de canales en los que se habían malgastado muchos millones por impericia. Pero ¿qué proyectos ni que aciertos se podían esperar de la clase de estudios que han hecho la mayor parte de los sujetos que se han ocupado en las obras públicas, ni que medios se han puesto para facilitar la instrucción de las persónas en quienes se depositan los intereses, la seguridad, la confianza y gran parte de la prosperidad de la nación? No ha habido en España donde aprender, no sólo como se

clava una estaca para fundar un puente, pero ni aun como se construye un muro. En la Academia de San Fernando de Madrid y en las demás que se intitulan de Bellas Artes no se enseña más que el ornato de la arquitectura, dándoles á los alumnos la patente para dirigir toda clase de obras de edificios, puentes, caminos y canales.»

Decretóse á propuesta suya la creación de una Escuela en la que recibieran instrucción los jóvenes que habían de dirigir las obras públicas del Estado. En Noviembre de 1802 comenzaron los estudios en la del Buen Retiro, dividiéndose la enseñanza en dos años. Se cursaba en el primero la mecánica é hidráulica, la geometría descriptiva, los empujes de tierras y bóvedas, la estereotomía y el dibujo, y en el segundo el conocimiento de materiales, construcción de máquinas, puentes, encauzamiento de ríos, construcción de caminos y canales tanto de navegación como de riego. Durante el verano se ejercitaban los alumnos en prácticas de la profesión. (1)

Este plan de estudios era bastante limitado, pero aun así contribuyó la creación de la Escuela á encauzar el servicio de obras públicas, entregado hasta entonces al empirismo, preparando un plantel de ingenieros idóneos para la construcción de caminos y canales y á extender con relativa rapidez la red de carreteras hasta que la invasión de las legiones de Napoleón I detuvo aquella obra de progreso.

Reorganizado el ramo bajo la inteligente dirección de Bethancourt y abierta la Escuela de Ingenieros se activó la construcción de carreteras en la que se invirtió desde el año 1800 al de 1808 la importante suma de 185,6 millones de reales, ó sean 23,2 anuales, abriendo en aquel breve período 2.045 kilómetros. (2)

La Asamblea Nacional perfeccionó por las leyes de 19

(1) *Reseña histórica de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos desde su creación hasta 1873.*

(2) *Obras públicas en España* por M. Artículos publicados en 1869 en la *Revista* del ramo.

de Enero y 18 de Agosto de 1792 la organización del Cuerpo de *Ponts et Chaussées*, deslindando claramente sus atribuciones, y estableció la primera un ingeniero jefe en cada departamento. En 7 Fructidor del año XII—25 de Agosto de 1804—aumentó la plantilla que constaba de 5 inspectores generales de 1.ª clase, 15 de 2.ª y 2 adjuntos; 89 ingenieros jefes de 1.ª clase, 45 de 2.ª, 139 ingenieros ordinarios de 1.ª, 167 de 2.ª, y 15 aspirantes, que hacen un total de 477 ingenieros y 60 alumnos de la Escuela retribuídos por el Estado. (1)

Se habían promulgado en Francia durante los siglos anteriores muchos edictos para la adquisición de terrenos destinados á las plazas fuertes y los canales, pero las bases de la enajenación forzosa por causa de utilidad pública se consignaron en la Constitución de 1791, promulgando la primera ley especial de expropiación en 8 de Marzo de 1810. (2)

III

Si, como se ha visto, las galeras y aun los coches circulaban mucho antes de los tiempos de Carlos IV por los descuidados caminos españoles, con las importantes construcciones realizadas desde la Superintendencia de Floridablanca mejoró notablemente el estado de los medios de transporte.

El Marqués de Iranda desempeñó por encargo del Duque de la Alcudia las negociaciones para preparar la paz con la República francesa, misión tratada por el General Gómez de Arteche en las *Nieblas de la Historia patria.* Al describir el viaje de Madrid á Hernani realizado en 1795 por el diplomático en seis días, se expresa en estos términos: «y no he hecho más diligencia por no haberme proporcionado los tiros que había pedido á Valladolid, Burgos y Vitoria, hallándose embargadas todas las caballerías para el servi-

(1) Guyot. *Les Travaux Publics.* Deuxieme Partie. Chapitre II.
(2) *Manuel de l'Expropiation pour cause d'utilite publique.* Historique.

cio de las brigadas de los ejércitos de Navarra y Guipúzcoa..... Quedamos de acuerdo y el once nos pusimos en el coche á las siete de la mañana.»

Con motivo de ciertos rozamientos que surgieron entre Napoleón, Primer Cónsul de Francia y la Corte de Carlos IV por la detención de la escuadra española en Brest, envió de Embajador en Madrid á su hermano Luciano Bonaparte. Hallábase ya en Vitoria en Noviembre de 1800, cuando para apresurar el viaje «tomó la posta y á caballo y con un sólo criado en su compañía se presentó en San Lorenzo del Escorial, sorprendiendo á todos: á la Corte. al Rey y á sus ministros.» (1)

D. Bernardo S. de Zamácola, comisionado en Madrid por el Señorío de Vizcaya para gestionar cerca del Príncipe de de la Paz la construcción de un puerto en Abando, contiguo á Bilbao, hubo de trasladarse á Valencia en 1802 con objeto de proseguir sus trabajos durante la jornada de los Reyes, constando en el Discurso-exposición que leyó en la Junta de Guernica varios pormenores concernientes á sus viajes. Decía para justificar los cuantiosos gastos, entre otras cosas, «que era muy difícil y excesivamente caro el hallar carruaxe á tiempo que estaban SS. MM. en aquella lejana ciudad; viaje desde alli á Madrid; estancia tan larga en ella manteniendo una berlina indispensable atendidas las distancias; repetidos viajes á los Sitios Reales en términos que sólo los míos llegaron á 23, etc.» (2)

Pero donde se encuentra un arsenal inagotable de datos concernientes á los medios de transporte durante los primeros años del siglo presente es en los cinco tomos del *Itinéraire Descriptif de l'Espagne* par Alexandre de Laborde, impreso en 1809, aunque como es consiguiente para una labor tan grande, acumuló los materiales durante varios años anteriores.

---

(1) Gómez de Arteche. *Reinado de Carlos IV*, tomo II, cap. IV.

(2) *La cuestión del Puerto de la Paz y la Zamacolada*, por D. Camilo de Villavaso. Apéndice V.

La obra del escritor francés fué relativamente á la superficialidad de los viajeros de allende el Pirineo bastante *imparcial y juiciosa,* según la opinión del traductor don Mariano de Cabrerizo y Bascuas, quien dió á la estampa en Valencia el año 1816 su extracto en un volumen y otra edición en 1826, teniendo cuidado de corregir los innumerables yerros históricos y geográficos en que incurrió el autor del *Itinerario* añadiendo las ampliaciones relativas á las reformas introducidas y una colección de 29 mapas excelentes de los caminos de España.

Ya se ha consignado anteriormente que el servicio semanal de diligencia establecido entre Madrid y Bayona por el Conde de Floridablanca, al módico precio de 12 piastras ó 240 reales por asiento, originó grandes pérdidas que determinaron la supresión, no conservándose á principios del siglo XIX más servicio de postas con coches que el de Madrid á Cádiz y de la Corte á los Sitios Reales.

Para el correo de Andalucía se empleaban carruajes de cuatro ruedas tirados por mulas, recorriendo las 100 leguas de la capital á Cádiz en cuatro días y sus noches. En los demás caminos marchaba la posta á caballo. «Como estos son excelentes está muy perfeccionado el servicio, siendo el verdadero medio de viajar en España; se suelen tomar para Burdeos y Lisboa haciendo jornadas de 6 á 8 leguas.»

Los coches de alquiler eran de tres clases: volantes ó calesines, calesas y de colleras, todos bastante incómodos, pero por regla general muy sólidos, pudiendo recorrer con algunos de estos en ocho días la carrera de Madrid á Irún.

Dice Laborde que él viajó mucho en mula, tomada por temporada, acostándose en las posadas sobre un gergón de paja, y cubierto con la manta que llevaba á caballo; una vez adquirida la costumbre *se duerme como en la mejor cama.*

El medio más económico de viajar consistía en reunirse á las recuas de mulas de los arrieros. Los eclesiásticos y negociantes caminaban de este modo, reuniéndose á veces

hasta 30 caballerías y costaba cada legua á razón de cuatro reales.

Dice que destruída la navegación por la guerra marítima se hacía el tráfico de Lisboa á Barcelona y de Cádiz á á Bayona con galeras que conducían mercancías y viajeros. Estos pagaban de 11 á 12 duros por 100 leguas de recorrido pudiendo llevar un gran baul y tardaban en el trayecto de Madrid á Cádiz 15 días; se dormía en los mesones, aunque en verano era preferible quedarse en la galera.

Había también al principio del siglo un servicio semanal de esta clase de vehículos entre Bilbao y Madrid, y otros entre la capital y las principales ciudades españolas, pero no eran todavía *acelradas* puesto que se descansaba durante la noche en las posadas. Laborde calificaba de malos los mesones en algunas comarcas, porque los pueblos ó los particulares les cobraban una renta excesiva hallándose escasos de provisiones; reconocía en cambio que resultaban aseados y bien surtidos en la región vascongada y bastante buenos en la carrera de Cádiz, en Cataluña y en Valencia.

Los coches de colleras eran más sólidos que elegantes y tenían cuatro asientos. Les enganchaban seis mulas colocadas de dos en dos, atadas por simples cuerdas bastante largas que dejaban mucha distancia entre las parejas. El aspecto de los carruajes era bastante singular y á veces imponente, aunque en realidad había poco peligro. «No se puede ver sin inquietud á las mulas al galope sin ningún freno, retenidas por unos ramales de gran longitud que les permiten alejarse ó acercarse, errar á la ventura, recorrer caminos tortuosos y *rabotenses*, con gran celeridad; parecen siempre próximas á volcar hacia los profundos precipicios, pero la inteligencia de los conductores y la docilidad de los animales evita los vuelcos. No tienen estos más guía que la voz del conductor, cuyas inflexiones obedecen con admirable rapidez, bastando un grito del mayoral para dirigirlas ó detenerlas. Las anima, las empuja ó acelera; las hace girar á la derecha ó á la izquierda; las aleja y aproxima, ó

las para repentinamente. Si una mula se desvía ó retrocede la llama por su nombre, que generalmente corresponde al de un grado de la milicia *generala, capitana, comisaria* y la bestia lo comprende y obedece. El mayoral y el zagal están siempre vigilantes, y al menor peligro, desciende el último del coche para ponerse á la cabeza del tiro y guiarlo con maña volviendo en seguida á su puesto.»

Manifestaba Laborde que se habían construído buenas carreteras, aunque todavía faltaban puentes, añadiendo que no había en España ninguna región que tuviese caminos tan hermosos como Valencia, excepción hecha de las Provincias Vascongadas.

El servicio de postas que, según se ha visto, se hacía á caballo, excepto en la carrera de Madrid á Cádiz, sólo lo recibían dos días por semana las principales ciudades españolas. Entraban los correos en Barcelona los martes y viernes al amanecer con la correspondencia de toda España, Portugal y el Norte, llegando también los viernes á las diez de la mañana los de Valencia y su carrera. Los miércoles y sábados, de tres á cuatro de la tarde, entraban los de Gerona, la Bisbal y demás poblaciones de Cataluña; la correspondencia de América venía á la Coruña en los paquebotes correos; la de Roma, Génova y Nápoles llegaba por tierra dos veces al mes, y los correos de Mallorca y Menorca no tenían día fijo de arribo. (1)

El adelanto de la red de carreteras durante los ocho primeros años del siglo fué tan extraordinario, á pesar de la guerra con Inglaterra, que terminadas en gran parte de su extensión las seis generales y varias transversales, hubiera tomado desarrollo el tráfico, estableciéndose al propio tiempo los servicios de diligencias á no haber ocurrido la invasión francesa.

IV

Lanzada con valentía la nación española á la gloriosa

(1) En el *Almanak mercantil ó guía de comerciantes para el año de 1800* se encuentran los pormenores del servicio para todas las poblaciones importantes.

epopeya de la Independencia, convocó la Junta central en Mayo de 1809 las Cortes de Cádiz, y al discutirse la Constitución de 1812 se dibujaron las dos tendencias federativa y unitaria, encaminada la primera á restaurar la vida de los antiguos reinos, é inspirada la segunda en tendencias de simetría propagadas por los enciclopedistas.

Prevaleció esta última, pero comprendiendo, aun los más centralizadores, la necesidad de crear en las provincias organismos de elección popular, dándoles una personalidad de que carecían en manos de los intendentes encargados del gobierno económico, y de los corregidores dotados de facultades en el régimen de seguridad y de administración de justicia, se dispuso en el Código fundamental el nombramiento de diputaciones provinciales. Así se llenó el vacío que notaba Jove Llanos, y estos cuerpos que venían á cercenar las atribuciones antiguas en los países aforados, constituían en cambio, para Castilla un elemento de progreso, pudiendo haber sido excelentes auxiliares en el ramo de obras públicas para la construcción de extensas redes de caminos provinciales y vecinales, dotándolos de una organización vigorosa.

El espíritu reaccionario había derogado en 1795 las leyes sobre acotamientos del reinado de Carlos III que facultaban á los propietarios de viñas, olivares y dehesas para cercarlas impidiendo la entrada de ganado, y fué preciso que las Cortes de Cádiz restablecieran en 8 de Junio de 1813 la buena doctrina declarando que las propiedades particulares libres ó vinculadas se consideraban «cerradas ó acotadas perpetuamente y sus dueños podrán cercarlas sin perjuicio de las cañadas, caminos, etc.

Durante el período de 1808 á 1814 todos los recursos y esfuerzos se dedicaron á batallar contra las huestes de Napoleón, quedando desatendidas las obras públicas y disperso el naciente personal facultativo. En cuanto desembarcó Fernando VII en Valencia derogó por Real decreto de 4 de Mayo de 1814 la Constitución, y considerando sin duda

como contaminados de las ideas liberales á los ingenieros de caminos, muchos de los cuales fueron perseguidos por *impurificados* en los dos períodos de violento retroceso político, desapareció la Inspección general que con tanta competencia había desempeñado Bethancourt, y permaneció cerrada la Escuela.

No obstante, habían terminado la carrera D. Juan de Subercase y otros ingenieros de nota, pero se volvió en gran parte al régimen antiguo, y como las consignaciones del ramo fueron modestas, poco pudo adelantarse durante la era de convulsiones que siguió á la guerra de la Independencia.

Los arbitrios destinados á los caminos del Estado produjeron en el quinquenio de 1815 á 1819 los siguientes ingresos:

	Reales.
Portazgos	20.671.590
Impuesto de 2 reales en fanega de sal	7.042.794
Vino y licores	2.336.623
Derecho de averías	781.559
De asadura	138.240
Dehesas y otras fincas	284.017
TOTAL	31.255.023 (1)

á cuya suma se agregaban los sobrantes de correos, habiéndose dispuesto por Real orden de 29 de Noviembre de 1817 que los arbitrios mencionados sobre la sal, el vino y otros géneros con destino á los caminos se pusieran á disposición del ramo de Correos.

Las cantidades invertidas por el Tesoro en la conservación de los caminos antiguos y en la apertura de otros en los seis años comprendidos entre 1814 y 1819 fueron:

(1) Pita Pizarro. *Examen económico*, etc XXV. Caminos y Canales.

	Reales.
En la carretera de Castilla la Vieja y Galicia.	2.433.476
De Francia por Burgos	13.419.258
De Zaragoza y Barcelona	5.223.489
De Valencia y Barcelona	4.155.279
De Madrid á Cádiz y Badajoz	7.996.926
De Extremadura	1.168.996
De Murcia.	114.669
En los transversales de Santander	1.010.430
TOTAL.	35.522.523

ó sean 5.920.420 reales anuales. En 1820 se invirtieron 9.791.735 y en 1824 3.355.668 reales (1) sumas reducidas si se comparan con los 23 millones gastados en cada ejercicio desde 1800 á 1808, más es preciso tener presente lo esquilmado que había quedado el país después de una guerra asoladora de seis años.

Las Cortes de la segunda época constitucional estuvieron animadas de laudables propósitos en favor de las obras públicas según lo demostró el proyecto de ley presentado por D. Agustín Argüelles.

En 7 de Noviembre de 1820 se acordó destinar 12 millones á caminos y, además, el 10 por 100 de los productos de propios; se restableció el día 8 del mismo mes la Escuela de Ingenieros Civiles y en 29 de Junio de 1821 la Dirección que sustituyó á la antigua Inspección general separándola del ramo de Correos. Pero á la revolución liberal de 1820 sucedió dos años después la guerra civil, de modo que el estado del erario se hizo cada vez más angustioso agravándolo las convulsiones políticas y la pérdida de las colonias del continente americano.

Restablecido en 1823 el régimen absoluto se volvió á cerrar la Escuela de Caminos hasta después del fallecimiento de Fernando VII, pero al término de la violenta reacción

(1) *Diccionario* de Canga Argüelles Tomo I. Caminos de España.

que imperó durante cuatro años, el levantamiento de los ultra-realistas en Cataluña que obligó al Rey á trasladarse al Principado para sofocar la rebelión debió hacerle algo más tolerante con las tendencias liberales. Se encomendó en 1829 la dirección facultativa de las obras públicas á don Agustín Larramendi, quien llamó á los dispersos restos de la ingeniería; atrajo al célebre D. Pedro Miranda que estaba emigrado en París—á quien encargó la construcción del puente colgado de Aranjuez—y á otros elementos é hizo laudables esfuerzos para mejorar el servicio. (1)

Quedó autorizado el Capitán General de Granada para emplear presidiarios en las obras de la carretera general y se dictaron algunas medidas concernientes á la policía de los caminos.

Las sumas invertidas en los veinte años comprendidos entre 1814 y 1834 en la construcción y conservación de carreteras ascendieron á 144 millones de reales ó sean 7,20 en cada uno abriéndose en aquel período 914 kilómetros. (2)

V

Continuó con vigor la construcción de carreteras en las regiones aforadas á pesar de las guerras extranjeras, las invasiones, contiendas civiles y enormes dispendios por ellas originados en estos países fronterizos correspondiendo á Vizcaya el mérito de haber introducido en España los puentes colgados inaugurando el primero, que fué el de Burceña sobre el Cadagua en 1822, y el de San Francisco en Bilbao en 1828.

Se abrieron en el Señorío en el primer tercio del siglo los caminos de Bermeo á Durango, Bilbao á Bermeo, Bilbao á Durango y del Valle de Orozco por medio de empresas particulares constituídas por iniciativa de los pueblos interesados que levantaban empréstitos con garantía de

(1) Conferencia dada en el Ateneo de Madrid por D. Eduardo Echegaray.
(2) Memoria del Inspector General D. Víctor Martí.

los peajes y de arbitrios que gravaban principalmente las bebidas. Pero la confusión originada por la diversidad de impuestos hizo comprender á la Diputación del Señorío la conveniencia de unificar aquel régimen, y al efecto, estudió el *Plan de iguala* ó de nivelación tributaria en 1832 preparando de este modo las bases para la futura centralización de la red de caminos en manos del Cuerpo foral. [1]

La Provincia de Guipúzcoa terminó en 1790 á sus expensas el camino real de coches de Navarra desde Tolosa hasta el punto de Illarrazu pasando por Lizarza, habiendo ejecutado el resto hasta Pamplona las autoridades de aquel reino.

Los pueblos de Guipúzcoa impulsaron como los de Vizcaya la apertura de otras carreteras por el sistema de empresas. En 1829 se terminó la de Tolosa á Elgoibar por Albistur, Vidanea y Azpeitia y se obtuvo en 1830 la Real orden para el de la Reina Cristina desde Vergara á Durango por Elgueta y Elorrio. Se autorizó por otra providencia dictada en Julio de 1833 la construcción del trozo de Azpeitia á Zumaya siguiendo el curso del Urola, proyecto que quedó paralizado por la guerra civil.

Alava y Navarra siguieron la misma marcha en la extensión de su red de comunicaciones durante ambos reinados, y la Diputación Provincial de Cataluña comenzó también á fomentar este ramo tan importante, aunque su existencia efímera ligada á los breves períodos constitucionales le privó del sosiego necesario para alcanzar resultados positivos.

El estado de los caminos españoles en 1833 aparece en el tomo I del *Diccionario* de Canga Argüelles en los términos siguientes:

Cataluña.—Los de esta industriosa provincia, á excepción del que conduce á Valencia, se hallan en invierno poco transitables.

[1]) Véase nuestra *Monografía de los Caminos de Vizcaya* en donde se describe minuciosamente esta evolución.

Valencia.—Es excelente el que la comunica con Cataluña y Madrid, y el que pasa por Segorve á Aragón: los de travesía son bastante buenos.

Murcia.—Magníficos los que corren desde la capital á Molina y de Cartagena á Lorca y Puerto de las Aguilas. Los de travesía están abandonados.

La Mancha.—Son cómodos y espaciosos los que parten de Ocaña para Sierra Morena, Murcia y Valencia, y muy incómodos los transversales.

Castilla la Nueva.—Los que corren por Alcalá y Torija á Madrid, Zaragoza y la Mancha son muy hermosos: y los de travesía no tienen las desigualdades que los de otras provincias.

Aragón.—Uno de los caminos mejores de la Península es el de Zaragoza á Madrid y Pamplona; pero los tranversales son obra de la naturaleza más que del arte.

Navarra.—Se distingue por la comodidad de los caminos que conducen desde Pamplona á sus fronteras, y se atiende con esmero su conservación por las autoridades locales.

Vizcaya, Guipúzcoa y **Alava.**—De intransitables que eran se han convertido en los más bellos de España; se construyeron á expensas de los pueblos bajo la dirección de las autoridades forales.

Asturias.—Tiene un magnífico camino que corre desde el puerto de Gijón hasta León. Los de travesía son incómodos y peligrosos; el que por la costa llega á las montañas de Santander con un trayecto de 40 leguas es muy arriesgado, pues lo atraviesan 31 ríos y arroyos, de los cuales se cruzan 10 por puentes, 5 en barcas y 16 por vados.

Castilla la Vieja.—Es muy hermoso el que va desde Madrid á Francia por Valladolid y Burgos. Los de travesía se hallan descuidados.

Galicia.—Desde Madrid á Santiago hay un excelente camino de posta y su continuación hasta la Coruña es también muy bueno. El de costa que comunica á Galicia con Asturias y Vizcaya solo es practicable á caballo.

Extremadura.—Es excelente el de Madrid á Badajoz; no así los transversales.

Andalucía.—El de Madrid á Cádiz es de los más hermosos, y hay otros también buenos en el interior de los cuatro reinos.

Suponía el Sr. Martí que al término del gobierno absoluto tenía el Estado 3.733 kilómetros de carreteras construídas en el período de 87 años, pero esta cifra es corta. D. Mauricio Garrán consigna que había otros 1.000 kilómetros de caminos habilitados, [1] y D. Cipriano Segundo Montesinos consignó en su Memoria de 1856 que medían 819 leguas, equivalente á 4.580 kilómetros, longitud que nos parece más exacta.

Fué este resultado bien pobre si se compara con la extensión de la red francesa en tiempo de la Revolución de 1789, que se amplió bastante en el primer tercio de la centuria actual. Se dividieron allí las carreteras en tres clases: las de primer orden se dirigían de París á las fronteras, las de segundo orden servían de enlace á las principales ciudades, y eran de tercera clase los caminos provinciales, de los que se hicieron cargo los departamentos en 1811. El Imperio y la Restauración dedicaron sumas importantes al servicio, y aun después de segregadas de la red del Estado las carreteras de tercer orden, medía aquélla en 1830 más de 30.000 kilómetros, es decir, seis veces más que en España con un territorio próximamente igual al de la nación vecina.

Las guerras napoleónicas influyeron para desarrollar extraordinariamente la red de caminos y las vías navegables del Reino Unido. A fines del siglo pasado adquirió caracteres científicos en la república de Norte América el sistema de puentes colgados y muy rápido desarrollo, levantándose en ambos países tramos de luz extraordinaria con esa valentía que caracteriza á sus ingenieros. Del año 1820 al 24 se construyeron en Inglaterra el de Menay de 177 metros

[1] *Tratado de la formación de proyectos de carreteras.* Introducción.

de luz y el de Berwick de 110 metros. La ligereza y elegancia de estos puentes metálicos produjeron gran entusiasmo por tan atrevidas obras difundiéndose su empleo en el continente de Europa. Sólo en la sección del Ródano comprendida entre Lyón y Beaucaire se tendieron seis en 1830.

El hierro fundido se empleó en el Reino Unido como material principal de los puentes en el último cuarto de la pasada centuria. Primero se adoptaron grandes piezas para formar los arcos, pero en 1790 Mr. Burdón proyectó un tramo de 73,16 metros sobre el Wear en Sunderland formado por dovelas aligeradas que imitaban la piedra, adquiriendo paulatino desarrollo las construcciones metálicas en el primer tercio de este siglo según puede verse en las obras de W. Fairbairn traducidas por D. Eduardo Saavedra y en otros tratados de Ingeniería.



CAPÍTULO V

Carlos IV y Fernando VII

(CONTINUACIÓN)

I. Marcha de Fernando VII á Francia en 1808.—Fuga de José Bonaparte en 1813.—Coches de colleras y carromatos en Cataluña —Carruajes en Castilla.—Caravanas de galeras.—Se extiende en el extranjero el servicio de diligencias.—Empresas de transporte constituidas en España al término de la guerra de la Independencia

II Servicios regulares de diligencias establecidos en 1826 —Carestia de los asientos y viajes en galera.—*Guía de caminos* del año 1828. - *Manuales de diligencias* publicados en los últimos años del reinado de Fernando VII.—Reseña de las carreras existentes en España.—Desarrollo extraordinario del servicio de coches en Inglaterra.

III. Se reducen las consignaciones para el Canal Imperial.—Canal de Castilla.—Poca importancia de las obras ejecutadas para fomentar la navegación interior si se compara con el gran desarrollo de los canales en Inglaterra y en Francia.—Legislación de aguas.—Construcción del canal de riego titulado de la *Infanta Doña Luisa Carlota.* —Emprèndese el Canal de Urgel.—Otros proyectos.

IV. Mal estado del puerto de Barcelona.—Construcción del muelle *nuevo* y dragado con máquina de vapor.—Arbitrios para el puerto de Tarragona.—Obras en el Grao de Valencia, en Cartagena y en Málaga.—Cortas del Guadalquivir.—Proyecto para la Coruña.

V. Muelle de Santander.—Diques de la ría de Bilbao y fracaso del proyectado puerto de *la Paz.*—Vuelve á incorporarse la bahia de Pasajes al término jurisdiccional de San Sebastián.—Balance de las obras públicas construidas en ambos reinados.—Fomento de los intereses materiales en tiempo de Carlos IV y tendencias reaccionarias de Fernando VII.

I

Después del *Itineraire Descriptif de l'Espagne* de Laborde, que según se ha visto exponía con tanta minuciosidad los medios de locomoción empleados en los últimos años del reinado de Carlos IV, conviene consultar las traducciones de aquella obra impresas posteriormente, así como algunos *Manuales de Diligencias y Guías de Caminos,* para conocer las alteraciones introducidas en tiempo de Fernando VII.

Sabido es, que cuando con mal consejo se fué á Francia

en 1808, el pueblo de Vitoria que preveía el engaño de que era víctima la familia Real cortó las correas del carruaje. No estaba todavía terminada la construcción de la carretera de Madrid á Irún puesto que se gastaron 13,42 millones de reales de 1814 á 1819—suma muy superior á la invertida en el entretenimiento—pero aun así, dicho se está, que el camino era practicable para coches aun en tiempos anteriores.

Emprendida la retirada del ejército francés mandado por José Bonaparte, pasó el Ebro el 18 de Junio de 1813 librándose el 21 la batalla de Vitoria. «El camino de Salvatierra y Francia estaba lleno de coches, carros, artillería y despojos. El Rey y el Mariscal Jourdán no pudiendo hacer uso de los coches, huyeron á caballo hacia Salvatierra. El coche del Rey en el que se hallaron importantísimos documentos y la espada que le había regalado la ciudad de Nápoles, cayó en poder de los vencedores así como el bastón del Mariscal Jourdán.» (1)

El *Itinerario descriptivo de España* traducido en 1816 por D. Mariano de Caberizo contiene una reseña de los principados y reinos de la Península, y algunas noticias sucintas acerca de los vehículos usados en cada región.

Consigna al hablar de Cataluña que á pesar de ser opulenta é industriosa, no estaban sus caminos tan bien cuidados como debiera, especialmente los de travesía se ponían intransitables en tiempo de lluvias y nieves deteniéndose con frecuencia los viajeros por falta de puentes aun en sitios de mucho tránsito. «Regularmente se viaja en coches de colleras y en calesas: en todas las semanas salen carros de Barcelona para Madrid en los quales se hace el viaje á precio moderado. Los catalanes son los carreteros más diestros de España y nadie les iguala en el esmero con que cuidan los tiros.»

Quiere decir que no había servicio regular de coches entre Madrid y Barcelona, refiriéndose sin duda la palabra

(1) *El Libro de Alava* por Ricardo Becerro Bengoa. Siglo XIX.

carros á los carromatos de dos ruedas que recorrían el trayecto. En cambio, al elogiar los caminos de Valencia dice que excede á Cataluña en punto á carruajes, coches, calesas, tartanas y carros en gran número, siempre en movimiento. Hay días fixos en que salen para Madrid y las principales poblaciones de España para transportar géneros y pasajeros.»

«Los caminos de Castilla la Nueva no presentan los lodazales de los de Cataluña, ni las piedras y desigualdad de los de Aragón: generalmente son secos, llanos y cubiertos de polvo. Los que ultimamente se han abierto de orden del soberano son rectos y anchos, y se cuida bien de su conservación. Los carruages son aqui quasi los mismos que en otras partes de España: pero los buenos tiros de mulas y caballos para los coches, carros y calesas pertenecen á conductores catalanes y valencianos. Los castellanos son poco apasionados á este exercicio; sus carros y galeras se distinguen fácilmente, pues uncen las mulas á la par poniéndolas en fila aquellos. En Castilla son muy comunes los carromatos tirados por bueyes; pero sus ruedas chocan con unos cercos de hierro volantes colocados al extremo del exe, de lo qual resulta un ruído agudo, rechinante y molesto. Las jornadas de estos carruaxes suelen ser 4 leguas al día: á las veces marchan 100 ó 200 juntos, en dos filas, una á cada lado del camino, que vistos de lejos forman un expectáculo muy singular, presentando al viajero la imagen de una carabana de cochinchineses.»

Pondera al ocuparse de Castilla la Vieja la hermosa carretera que desde las fronteras de Alava conduce á Madrid por Miranda, Burgos, Valladolid y Guadarrama. La mayor parte de los demás caminos estaban descuidados y las posadas y ventas incómodas y desprovistas excepción hecha en la citada ruta de Madrid á Francia.

Durante el bloqueo continental originado por las guerras de Napoleón I se desarrolló extraordinariamente el tráfico interior de las naciones, especialmente en Inglaterra, donde

tomó inusitado vuelo á raíz de la batalla de Waterlóo y del afianzamiento de la paz europea en el Congreso de Viena. Aumentó la capacidad de las diligencias para transportar 18 ó 20 personas en cada carruaje y á la vez numerosos encargos y equipajes, sustituyendo con tan voluminosos vehículos á los que habían circulado anteriormente de cuatro asientos y caja para la correspondencia pública.

Francia fué la nación que después del Reino Unido acrecentó en mayor escala la industria de los transportes terrestres; los Países Bajos, la Confederación Germánica y el Reino de Prusia siguieron el general impulso, y aun en Austria y Rusia se estableció el servicio de diligencias, aunque en menor escala. «Las dos penínsulas española é italiana—exceptuando de la segunda la izquierda del Pó—son las que menos habían participado del adelanto que la precisión de viajar creó en Europa. En Italia, cuyo atraso en este punto no fué tan grande como en España, se ven ya diligencias que recorren desde las orillas del Pó hasta Roma por diversos caminos, y hay otros para seguir á Nápoles y penetrar hasta en los puertos de la Calabria.» (1)

Se habían acortado bastante los viajes en Francia con el esmerado servicio de diligencias, de modo que al adelanto anteriormente indicado del año 1782 siguió otro aun más acentuado en la forma siguiente:

CARRETERAS	Año 1650 — Horas invertidas en el trayecto	1782 — Horas	1834 — Horas
De París á Calais	123	60	28
Id. á Marsella	359	184	80
Id. á Bayona	358	200	64
Id. al Havre	97	52	17

No era posible que nuestra nación quedase completamente divorciada de aquel progreso general. Se formó en Cata-

(1) *Manual de diligencias para el año 1830.*

luña el año 1815 una sociedad para instalar el servicio de diligencias entre Barcelona y Reus, que obtuvo la Real autorización, empezando á funcionar en 1816, y poco después de este ensayo se constituyó también en el Principado otra compañía para el transporte de viajeros y la correspondencia pública fuera de Cataluña. Tuvieron que luchar con muchos obstáculos y arrostrar con valentía las preocupaciones existentes para romper el círculo vicioso «de que por falta de pasajeros no había medios de transporte y que por carencia de éstos no había viajeros.»

Se estableció en 1818 la diligencia de Barcelona á Valencia por la empresa titulada *Diligencia-correo,* que en el año siguiente extendió su recorrido hasta Madrid, venciendo al efecto todas las dificultades para organizar las postas y los tiros, y la repugnancia de los asentistas que creían imposible el buen éxito de semejante innovación; instalaron talleres para construir y reparar los carruajes, adoptando las medidas necesarias con objeto de ofrecer garantías de seguridad á los viajeros. Fernando VII, que se había familiarizado con estos adelantos durante su largo cautiverio, mostró empeño en favorecerlo y se generalizó paulatinamente gracias al privilegio exclusivo por diez años. Se abrió en 1821 la carrera de Madrid á Bayona; las de la Corte á Sevilla y Aranjuez en 1822; las de Barcelona á Perpiñán, de Madrid á San Ildefonso, San Lorenzo y el Pardo, y de Valencia á San Felipe de Játiva en 1824.

En 7 de Noviembre de 1825 se dividió la empresa catalana en dos, una con el título de *Sociedad de diligencias y Mensajerías de Cataluña,* domiciliada en Barcelona, y otra que con el de *Compañía de Reales Diligencias* se estableció en Madrid, fijando por límites de sus respectivas expediciones para la primera todo el Principado hasta las ciudades de Zaragoza y Valencia, reservando el resto de España á la segunda.

Publicó D. Santiago López en 1818 la *Nueva Guía de caminos* bajo el mismo patrón de las impresas en el siglo

anterior. Ensalzaba en el prólogo la buena idea que tuvo el autor de otro libro de la misma índole con la reseña de los caminos reales de rueda y de herradura que salían de Madrid á todos los reinos y provincias de España y Portugal, añadiendo: «pero después de más de noventa años que se hizo y en un ramo como el de caminos, que posteriormente ha tenido tantas mejoras, ya se dexa conocer cuál sería la infeliz situación de este libro: era necesario que siguiendo los pasos de su primer autor hubiese quien se tomase el trabajo de corregirla, pues lejos de corregirla y mejorarla en las varias impresiones la han puesto en peor estado, llenándola de equivocaciones.»

II

Estos datos consignados en varios *Manuales de diligencias* de aquella época se confirman respecto de las carreras abiertas al público al examinar la segunda traducción del *Itinerario* de Laborde impreso en 1826 que contiene las ampliaciones del primitivo *Atlas* para los nuevos servicios de coches. Abarca los

De Madrid á Barcelona por Valencia.

Idem á Irún.

Idem á Sevilla.

Idem á los Sitios Reales.

De Barcelona á Perpiñán.

Idem á Reus.

De Valencia á San Felipe.

Las diligencias tenían asientos de interior, rotonda y cabriolé no pudiendo despacharse los del departamento posterior del coche hasta que estuviese tomada la tercera ó cuarta parte de los de cabriolé é interior *á fin de que resulte equilibrado en lo posible el peso del carruaje.* Se admitían 25 libras de equipaje á cada viajero puesto en maleta sin recargo en el precio del billete.

Salían de Madrid para Barcelona los martes y sábados

á las cuatro de la mañana; pernoctaban los viajeros el primer día en Quintanar de la Orden y el siguiente en la Venta del Conde. Comían en Valencia los viernes partiendo á la una de la tarde del sábado para caminar durante toda la noche; se entraba el domingo á medio día en Vinaroz para dormir en la Venta de Burjasenia; el lunes respectivamente en Tarragona y Villafranca viajando también toda la noche y se llegaba á Barcelona los martes á las cuatro de la tarde tardando en el camino siete días y doce horas. Costaba el asiento 800 reales en el interior, 680 en cabriolé y 500 en la rotonda; el precio de la comida era de 10 á 12 reales; el de la cena generalmente de 10 reales, 4 reales la tarifa por la cama y otros 4 reales en concepto de asistencia.

En la carrera de Madrid á Irún había también dos salidas semanales en cada sentido; se pernoctaba en Buitrago, Lerma, Vitoria é Irún invirtiendo cuatro días con descanso por los noches, cuando menos de seis horas. Estas diligencias llevaban postillón, y tenían solamente asientos de interior y cabriolé que costaban por todo el recorrido 700 y 600 reales, siendo la tarifa de las posadas igual á la fijada en la carretera de Madrid á Barcelona.

De la capital á Sevilla había también dos expediciones semanales, empleándose cinco días en el viaje con descanso nocturno. Las diligencias tenían berlina, interior y rotonda; costaban los billetes 1.000, 960 y 500 reales.

Comprende además el *Itinerario* los servicios diarios de Barcelona á Perpiñán, de la Ciudad Condal á Reus y de Madrid á los Sitios Reales.

Las diligencias representan un gran adelanto en los medios de viajar, pero obsérvese que era á costa de tarifas enormes, sobre todo, si se atiende al estado de la riqueza en aquellos tiempos, de modo que los estudiantes, empleados y las personas de modesta condición tenían que utilizar las galeras ó caballerías, y las mujeres las artolas ó jamugas.

Hacían las galeras—carromatos de cuatro ruedas—sus

periódicas expediciones desde las capitales de provincia á la Corte, descansando como las diligencias por las noches hasta que después de la guerra civil se establecieron las *aceleradas*. Antes de esta innovación tardaban 15 días de Madrid á Cádiz, 11 días de Bilbao á Madrid y 7 ½ desde Haro.

Flores en *Ayer, Hoy y Mañana* describió de mano maestra los pintorescos viajes en galera. Se colocaba la carga en la parte inferior; más arriba los baules formando dos hileras de asientos bien poco mullidos, sobre todo, teniendo en cuenta la desigual altura de los cofres cuyos ángulos salientes resultaban harto incómodos para los pasajeros embanastados sobre tales prominencias; su altura respecto del centro de gravedad les hacía sentir con aumentada intensidad los vaivenes producidos por los baches del camino y tropezar con sus cabezas en el toldo de la galera con las fuertes sacudidas del vehículo.

Si se viajaba á las horas de calor, la lentitud de la marcha y la falta de ventilación la convertían en chicharrero y, si por el contrario, se caminaba á ciertas horas de la noche, ó en la estación invernal, penetraban las heladas brisas de nuestras empinadas cordilleras hasta el tuétano, y la macilenta luz del mugriento candil se encargaba de ahumar á los viajeros que preferían apelar para gran parte de las jornadas al coche de San Francisco. Cierto literato que por mal de sus pecados tuvo que utilizar este medio de locomoción consignó la frase «de ser preferible á viajar en galera, hallarse condenado á galeras.»

Hay sin embargo alguna exageración en esta pintura, porque en ciertas carreras frecuentadas se perfeccionaron en lo posible aquellos viajes. Los vehículos de cuatro ruedas eran espaciosos y llevaban bancos como los tranvías actuales, siendo además suficientemente alta la techumbre de modo que las peripecias descritas se refieren más bien á las expediciones en carromato ó en galera de los caminos secundarios ó transversales.

D. Santiago López reprodujo en 1828 la *Nueva Guía de*

Caminos de 1818, pero seguían estos itinerarios cortados por el mismo modelo con la distinción de caminos de rueda y de herradura y la célebre *Nota curiosa para saber donde vienen á parar los ordinarios, arrieros, caleseros y carruageros de las ciudades y villas principales de España,* habiéndose agregado en la última un extracto de la Instrucción para correr la posta, dictada en 7 de Octubre de 1826.

Se establecieron en 1828: la diligencia de Madrid á Valladolid y las de la Corte á Guadalajara, Badajoz y Burgos por Valladolid; á Toledo por Aranjuez, y en 1829 la carrera de Barcelona á Zaragoza. Además de estas diligencias existían otras muchas de servicio periódico tales como las diarias de Barcelona para Calella, Areins, Mataró, Masnou, Granollers, Caldas, Tárraga, Manresa, Igualada, Villafranca, Tarragona etc.; las de Madrid á Vista-Alegre y Alcalá de Henares; la denominada de *Arrieros y Caleseros* que hacía el servicio de Madrid á Vitoria; la Compañía de Caleseros de Madrid para los Sitios Reales y la de Murcia á Cartagena inaugurada en 1829.

Llegó además hasta Santander en 1832 el servicio de la línea de Burgos por Valladolid, planteando las hijuelas desde Vitoria y Tolosa á Pamplona y la carrera de Madrid á la Coruña por Medina del Campo que se llevó después por Valladolid y Tordesillas.

Se constituyó en 1827 la empresa *Tutor* para el transporte de pescado fresco desde el puerto de Motrico á Madrid en carros montados sobre muelles. Al término del primitivo privilegio de las Compañías que introdujeron en España el tránsito de diligencias se fundaron otras nuevas, como *La Lechuguina,* que recorría en 1829 el trayecto de Madrid á Vitoria, y la de *Caleseros de Burgos,* que desde el año anterior hacía el servicio de galeras aceleradas hasta la Corte; planteó también en 1829 la línea de diligencias de Madrid á Vitoria, que extendió el trayecto á Bayona en 1830. Puso al mismo tiempo las carreras de Burgos á Valmaseda y las de Bilbao á Vitoria y á Vergara, que subsistieron hasta

Octubre de 1833, suspendiéndose entonces los viajes en las Provincias Vascongadas por haber estallado la guerra civil.

La empresa Parsent y Comp.ª instaló en 1831 la diligencia de Madrid á Zaragoza, que amplió después el recorrido hasta Lérida y Pamplona, mas duraron poco por la competencia que le suscitó la de *Alquiladores* de Pamplona organizando la carrera de Tudela á Zaragoza, que también suspendió el tráfico en 1833 por la guerra civil.

En Noviembre de 1831 empezó á correr desde el puerto de Cudillero—Asturias—á Madrid otra diligencia para la conducción de pescado fresco en carros colgados de cuatro ruedas con un cabriolé para tres pasajeros, la cual hizo sólo tres viajes. Se trasladó á los puertos de Guipúzcoa, cesando también al poco tiempo en aquel servicio.

El desarrollo de los transportes en diligencia sorprendió aun á los que lo habían fundado en España, pero aun se hallaba en estado incipiente cuando la malhadada contienda civil vino á detener su modesto progreso si se comparaba con los adelantos planteados en el extranjero. «Había en 1828 en el Reino Unido 50.000 diligencias perfectamente servidas con una brillantez y elegancia inconcebibles, calculándose en 15.000 el número de las que circulaban en Francia.» [1]

III

En 19 de Agosto de 1790 consiguió Pignatelli ver terminada la gran obra de la presa del Canal Imperial de Aragón; la navegación se había extendido en 1788 hasta Valdegurriana, y cuando el Protector trataba de dar impulso al resto de la línea para llegar á Sástago, le participó el Ministro que consumidos los recursos especiales creados para el Canal, era preciso concretar los gastos al importe de los rendimientos con un auxilio moderado del Tesoro, que por entonces se fijó en 100.000 reales mensuales. No cumplió con

(1) *Manual de diligencias de 1830.*

puntualidad esta promesa, lo cual obligó á paralizar casi totalmente los trabajos y tal contratiempo aceleró, en opinión del Sr. Royo, la muerte de Pignatelli, acaecida en 1793.

No debieron aumentarse las consignaciones, á juzgar por los datos siguientes:

GASTOS	De 1794 á 1799 — *Reales*	De 1800 á 1806 — *Reales*
Canal Imperial . . .	16.094.722	16.350.598
Id. de Tauste. . .	1.734.396	1.192.293
TOTAL. . .	17.829.118	17.542.891

Los productos ascendieron en el primero de estos períodos á 9.723.605 reales y en el segundo á 13.891.728.

El ingreso por el impuesto del $\frac{1}{8}$ al $\frac{1}{5}$ de los frutos de las tierras regadas fué en 1817 de un millón de reales, ascendiendo los gastos á 1.622.360, resultando el alcance de 622.360 reales, [1] si bien el Estado recibe otros beneficios por diversos conceptos, derivados del aumento de la riqueza y de la población, como allí ha sucedido á consecuencia de la extensión adquirida por los riegos.

Calmado en 1828 el furor de la reacción política, se trató de reanudar las obras del Canal de Castilla, pero optando por encomendar la construcción al Marqués de las Marismas mediante el contrato aprobado por Real cédula en 17 de Marzo de 1831. Se obligó á terminar en el plazo de siete años los tres ramales: el del Sur hasta Valladolid, el de Campos á Ríoseco y el del Norte desde Alar á Golmir.

Los auxilios concedidos á la Compañía consistieron en los productos de la explotación del canal, incluso los de la pesca y del arbolado; el derecho de cuatro maravedís en cántara de vino consumido en la Provincia de Palencia durante 25 años; la subvención anual de 300.000 reales en igual período; un segundo diezmo sobre los terrenos que se

(1) *Diccionario* de Canga Argüelles, tomo I. Canales.

regasen; el importe de los portazgos; la facultad de emplear presidiarios en los trabajos y los terrenos que desecase en la laguna de la Nava. (1) Con tan poderosos estímulos se emprendieron las obras, pero adelantaron poco en los años restantes del reinado de Fernando VII, no habiendo quedado concluídas hasta después de mediar el siglo actual.

En las cartas escritas por Cabarrús á Jove Llanos consignó que el Canal de Manzanares se abrió desde un principio con mil errores y que no teniendo más agua que la procedente de las filtraciones del río, carecía del curso necesario. Suspendidas las obras, se convirtió la abandonada acequia en una laguna de dos leguas de extensión.

No fué más afortunado el intento de restablecer la navegación del Tajo mediante la licencia para hacer los estudios que obtuvo en 1828 D. Francisco Javier Cabanes, el cual propuso establecer vaporcitos de seis pies de calado desde Aranjuez á Portugal. (2)

En resumen: fueron bastante limitadas en España las obras para extender la navegación interior, dando la preferencia á los trabajos de construcción de carreteras. En cambio, se dió tal impulso en Inglaterra á la apertura de tan útiles instrumentos de transporte que no teniendo ningún canal antes del año 1775, contaba en 1830 con 103 que medían 2.682 millas de longitud y costaron 3.000 millones de reales acumulados por empresas que demostraron el gran vigor de la iniciativa individual en el Reino Unido. (3)

En Francia adquirió también gran desarrollo la construcción de canales á partir de la ley de 1822, acordándose la creación de una nueva red, y terminar los empezados. Se constituyeron al efecto cinco compañías: la de los cuatro canales de Bretaña, Nivernais, Berry y Loira; la de los tres canales de Ardennes, Somme y lateral del Oise; la

(1) *Enciclopedia de Arrazola*, tomo VII. Canales.

(2) *Navegación del Tajo*, por D. A. E. Berecibar. *Revista de Obras públicas*. Tomo XII. Año 1864.

(3) *Diccionario* de Canga Argüelles. Canales.

del Canal de Borgoña; la del Ródano y Rhin, y por último la de Arlés á Bouc. (1)

Al proclamar la Constitución de Cádiz el principio unitario de que regirían unos mismos Códigos en toda la Monarquía se acometió la reforma legislativa en diversos ramos publicándose los códigos de comercio, penal y civil y se crearon los tribunales contencioso-administrativos.

Reinaba el caos en materia de aguas cuando los legisladores de 1812 proclamaron la libertad del cultivo del suelo y la facultad de construir molinos y artefactos aprovechando la fuerza motriz de los ríos. En 1816 y 1819 se estimularon las obras de riegos eximiendo á los propietarios del aumento de diezmos y primicias por 12 años, y el Ministro D. Javier Burgos dirigió al Rey una memoria muy notable exponiendo varias medidas para el fomento de la agricultura.

La ley orgánica promulgada en 3 de Febrero de 1823 contenía algunas disposiciones en materia de aguas. Encomendaba á las diputaciones provinciales y á los ayuntamientos varias obras públicas y á su autoridad la policía y distribución de las destinadas á riegos, molinos, artefactos y navegación así como la vigilancia de la pesca.

Por Real decreto de 4 de Agosto de 1833 se dictaron reglas para las concesiones de aguas estableciéndose la servidumbre forzosa de acueducto con destino á riegos previa la indemnización correspondiente.

La obra de riego más importante debida al reinado de Fernando VII fué el *Canal de Castaños* empezado en 1817 para fertilizar las tierras de la margen izquierda del Llobregat. Por Real orden de 22 de Diciembre de 1824 se le concedieron á la acequia recién construída nuevos beneficios y cambió su nombre por el de la *Infanta D.ª Luisa Carlota de Borbón*. Mide 17 kilómetros de longitud desde la boca hasta su desagüe en el mar y por Real orden de 9 de Octubre de 1830 se autorizó á la Junta directiva para el

(1) *La navigation interieure en France*, par M. Bazin.

aprovechamiento de todos los saltos de agua mediante el pago de un canon de 12.000 reales por vía de reconocimiento de señorío mayor y directo en favor del Real Patrimonio. (1)

Ya se ha indicado que el Conde de Floridablanca dispuso en 1786 que se rectificaran los estudios del Canal de Urgel, reanudándose al término de la guerra de la Independencia por la Junta de Comercio de Barcelona las gestiones para promover la obra. Los pueblos interesados se impusieron una contribución voluntaria emprendiéndose los trabajos en 1817, pero los obstáculos debidos á la naturaleza del terreno y la falta de recursos obligaron á suspenderlos en 1822.

La Diputación provincial de Cataluña constituída dos años antes—al restablecerse el régimen constitucional—consagró verdadero empeño á evitar que esto sucediera, pero la empresa se realizaba sin ayuda del Gobierno y resistían los pueblos el pago del treinteno de los frutos. No desmayó por esto aquella Corporación que renovó la Junta de canal designando seis personas de las más acreditadas de Urgel por su arraigo y probidad, pero sus buenos deseos se estrellaron ante dificultades insuperables quedando para mejores tiempos la ejecución de la obra. (2) Reanudada en 1829 bajo el protectorado del Capitán General del Principado fueron escasos los resultados alcanzados hasta la suspensión forzosa de 1833 con motivo de la guerra civil.

Aquella celosa Diputación gestionó también para que se extendiesen los riegos en las cuencas de los ríos Llobregat, Ter y Daró.

En 1826 construyó el Ayuntamiento de Barcelona un acueducto de 8.360 metros derivado del río Besós para surtir de aguas á la ciudad.

(1) Llauradó. *Aguas y riegos.* Cuenca del Llobregat.

(2) *Breve noticia de las tareas y operaciones más importantes en que se ha ocupado la Diputación provincial de Cataluña desde 6 de Junio de 1820 á 28 de Febrero de 1822.* Agricultura, artes y comercio.

Habían quedado abandonadas en tiempo de Carlos II las obras del canal de riego de Fardes—en Granada—y se autorizó por Real cédula dictada en 1824 á la Comunidad de regantes para continuarlas. Fertiliza una zona de 960 hectáreas. [1]

Entre los proyectos grandiosos y fantásticos de aquella época merece un recuerdo el del Canal de riego y navegación desde el puente de Córdoba hasta el río Guadayra pasando por cerca de Sevilla redactado por el Coronel de ingenieros D. Mariano del Río. Según la Memoria que publicó el *Diario de Cádiz* de 26 de Diciembre de 1818 debía regar 394.000 fanegas de tierra, cuyo valor de secano lo estimaba á razón de 700 reales en 275 millones de reales suponiendo que con el regadío valdrían 3152 millones. Los rendimientos graduados entonces en 2.75 millones de reales anuales habían de multiplicarse aun más rápidamente, valuando en 536 millones el importe de la cosecha de trigo cuando quedasen fertilizadas las tierras con el riego y contenía el estudio otras cuentas no menos galanas. Sobre la plantación de moreras y la cosecha de seda hacía subir el aumento presupuesto en los productos agrícolas con el proyectado canal á la enorme cifra de 1.126 millones. Pero no se encontraron los capitales para intentar tan milagrosa multiplicación.

IV

El Ingeniero del ejército D. Antonio López Lopeña que en 1798 dirigía las obras del puerto de Barcelona decía en 5 de Marzo á la Junta que por falta de caudales hace años que se sigue la limpia con mucha lentitud y con desproporción desconocida el acopio de arenas que se introducen perdiéndose cada día más y más su fondo. Se extendía la barra desde el extremo del muelle de Levante al de Ponien-

(1) *Estadística de Obras públicas* de los años 1893 y 94. Ríos y Canales. Cuadro número 2.

te por delante de la ermita de San Beltrán habiendo roto las olas durante el último temporal «en toda la expresada longitud con peligro de quedar incomunicadas las aguas de afuera con las de adentro embalsadas estas y espuestas á una corrupción.» [1]

Había en 1800 al servicio de la Junta de obras 8 pontones con 16 gánguiles, pero poco se adelantó en la mejora del puerto. En 1805 «solo podían pasar por el canal del O. los buques de mediano porte» y con las guerras marítimas y de la Independencia continuó el abandono de modo que en 1816 fondeaban en la rada las embarcaciones, hallándose muy próximo el cegamiento completo cual sucedió en 1743 cuando era más corto el muelle.

Con las buenas disposiciones adoptadas por la referida Junta presidida por el Capitán General D. Francisco F. de Castaños se emprendió en 24 de Septiembre de 1816 la prolongación del muelle *nuevo* con arreglo al proyecto del ingeniero Sr. Aguila. Marcharon los trabajos con tal actividad que en 1820 se habían construído 400 varas de longitud por 40 de ancho y 3 de altura sobre el nivel del mar, y dos años después alcanzaba 500 varas, mas fué preciso suspender los trabajos á fin de reparar los desperfectos causados por los temporales.

Después de la conmoción política de 1823 continuaron, por decreto de 10 de Diciembre de 1825, las obras del muelle y en 1829 se emprendió por vez primera el dragado con máquina de vapor, cuyos buenos efectos hiciéronse patentes en 1832 al presenciar la entrada en el puerto de Barcelona de la fragata de guerra de 40 cañones llamada *Perla* y de los buques mercantes de gran porte que antes tenían que verificar en la rada las faenas de carga y descarga.

Estaba en 1786 reducido el muelle de Tarragona á un trozo de 140 varas de longitud poco elevado sobre el nivel del mar y casi destruído, cuando el Capitán General

[1] Rafo. *Proyecto de mejora del puerto de Barcelona.* Capitulo II.

D. Juan Ruiz de Apodaca presentó á Carlos III una Memoria relativa al proyecto de ampliación, que le confió Carlos IV en 1790. Púsose al frente de las obras, obrando con tal desinterés que cedió á favor de las mismas 219.000 reales correspondientes á la gratificación señalada por el Gobierno, y la ciudad, agradecida al restaurador del muelle, honró su memoria poniendo el nombre de *Apodaca* á una de las calles del puerto. (1)

Los arbitrios destinados á las obras consistieron en derechos sobre la carne, la sal y el pescado, agregando en 1799 otro impuesto sobre los frutos extraídos por las aduanas de la provincia. El proyecto primitivo consistía en un muelle de 408 varas de longitud, pero el ingeniero D. Juan Smith lo agrandó hasta 1.600 varas. En 1800 se creó una Junta Protectora de las Obras, de Real nombramiento, y continuaron los trabajos durante los reinados de Carlos IV y Fernando VII, aunque con largas interrupciones derivadas de las guerras y trastornos de tan azarosos tiempos.

Una carretera hermosa adornada con árboles conducía desde Valencia al Grao ó *villa nueva de Santa María*, situada á media hora de distancia. La playa era de arena en suave declive y se empezó en 26 de Marzo de 1792 la construcción del muelle, continuando la obra con vigor hasta la guerra de 1794; reanudados después los trabajos, volvieron á suspenderse por igual motivo en 1808. «Pero en el día, merced á las enérgicas medidas que ha tomado el Gobierno, continúa con la actividad necesaria para concluir tan provechoso proyecto, en el que se han gastado ya muchos millones.» (2)

Según la Memoria ya citada de D. A. Sonier, se restableció en 1792 el antiguo impuesto de cuatro maravedís en libra, agregando otro nuevo de medio real, á la seda trabajada en Valencia. Las obras se ejecutaron con arreglo

(1) *Diccionario* de Madoz, tomo XIV. Tarragona.

(2) *Itinerario* de Laborde. Traducción libre. 1820. Valencia.

al proyecto de Güeldo, mas seguía avanzando la playa y enterrando el muelle á medida de su construcción, y con tan repetidos fracasos se llegó á creer en Valencia que era imposible hacer nada de provecho. No obstante, se repitieron las tentativas en tiempo de Fernando VII, hasta que se dispuso de Real orden la suspensión de los trabajos en 1833.

Según el plano levantado en 1788 por el Brigadier de la Real Armada D. Vicente Tofiño, estaba ya terminado el Arsenal de Cartagena, pero se trabajó en las obras de fortificación del recinto amurallado y de los castillos de Galeras, Atalayas y Moros, que se concluyeron en 1796. En el puerto comercial no hubo trabajos dignos de mención en el período de 1788 á 1833.

Continuaron en Málaga en los primeros años del reinado de Carlos IV las obras del muelle *nuevo,* y el Consulado de Sevilla emprendió en 29 de Septiembre de 1794 la corta del torno de Merlina para mejorar la navegación del Guadalquivir. Dirigió la obra D. Scipión Perosini, siendo su coste de 1.200.000 reales, y no sólo produjo la ventaja que sus autores se propusieron, sino que influyó ventajosamente en todo el cauce al facilitar la transmisión de las mareas. En 1816 se ejecutó otra corta más importante: la del canal de Fernandino, de 1.600 metros de longitud, en la que se ocuparon de 2 á 3.000 hombres, importando los gastos 2.800.000 reales. (1)

Iniciadas en 1784 las gestiones para mejorar el puerto de la Coruña, se dispuso dos años después por Real orden del Ministerio de Marina que un ingeniero de la misma levantara el plano acompañado del proyecto correspondiente que redactó en 1791 el ingeniero Sr. Gianini. Consistió en un muelle que avanzaba en la bahía en 400 metros de extensión y un martillo de 100 en su extremo. Se hicieron posteriormente otros estudios, pero no había hasta 1866 en la capital de Galicia más obras ejecutadas en el puerto que

(1) *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir*, por D. Canuto Corroza. Segunda parte, cap. I.

cinco rampas de escasas dimensiones adosadas al recinto antiguo. (1)

Puede juzgarse en el *Diccionario de Ingeniería* de Clairac, tomo III, del estado de deterioro en que se encontraba la Torre de Hércules cuando en 1786 la examinó una comisión oficial, ejecutándose en 1792 la restauración, que consistió en cubrirla de un revestimiento de sillería granítica.

V

El puerto de Gijón quedó terminado en tiempo de Carlos III. El de Santander adquirió importancia desde que en 1765 y 1788 se habilitó para el comercio de América, y como no disfrutaban de esta ventaja los de Bilbao y San Sebastián, sus negociantes, así como otros extranjeros, tuvieron que acudir á aquella plaza á hacer las especulaciones á nombre y consignación de los negociantes allí inscriptos en la matrícula de comercio. (2)

El amplio muelle de aquella ciudad se emprendió en 1792 á costa de la misma y de su Consulado, siendo director el capitán de fragata D. Agustín Colosia. Entonces se deshicieron las obras viejas, principiando por ejecutar el muelle de los Naos hasta la calle del Martillo; cimentado después otro trozo, se concluyó en el reinado de Fernando VII. (3)

En los nueve primeros años del reinado de Carlos IV continuaron las importantes obras de encauzamiento en la ría de Bilbao, ejecutándose muchas reparaciones en los muelles que, por no estar construídos con la debida solidez á causa del atraso de la ingeniería, experimentaban continuos deterioros. En 1797 emprendió el Consulado el dique de piedra de las canteras de Axpe á los arenales de Guecho, presupuesto en 1.453.100 reales vellón.

---

(1) *Reseña de los proyectos y de las obras del puerto de la Coruña*, por D. Celedonio de Uribe. *Revista de Obras Públicas*, tomo XIV.

(2) *Itinerario* de Laborde. Santander.

(3) *Diccionario* de Madoz, tomo XIII Santander.

A propuesta del ingeniero inglés Mr. Greatrex se firmó la escritura encargándole la limpieza de la ría con máquinas y aparatos mediante un cuadro de precios para los trabajos de excavación y transporte. En cambio se desechó su proyecto de construcción de exclusas en la ría.

El célebre agitador D. Bernardo S. de Zamácola consiguió en nombre del Señorío de Vizcaya en 1804 la autorización para construir en la vega de San Mamés el puerto *de la Paz* con una nueva población que había de levantarse en pugna con Bilbao y su Consulado. Empezó la construcción de las obras pero los tumultos populares iniciados en las anteiglesias de Abando y de Begoña acabaron con aquel proyecto basado en las desdichadas rivalidades de las corporaciones vizcaínas. Durante el reinado de Fernando VII practicaron estudios varios ingenieros franceses y españoles, limitándose las obras á la reparación y entretenimiento de los muelles cuya extensión no bajaría de 20 kilómetros; el gasto anual por este concepto era en 1810 de 250.000 reales.

El comercio de Guipúzcoa había decaído mucho á causa de las guerras y, según Soraluce, en *Los Fueros de Guipúzcoa* por el empeño equivocado de mantener las aduanas lejos del litoral marítimo. La bahía de Pasajes se hallaba llena de fango y el pueblo en situación miserable en 1824; [1] incorporada de nuevo cuatro años después á la jurisdicción de San Sebastián se separó otra vez por Real orden dictada en 27 de Junio de 1807. Al volver al término de la ciudad matriz se nombró una nueva Junta de obras compuesta del Comandante de marina de la Provincia, el Capitán del puerto de San Sebastián y dos vocales nombrados indistintamente entre los vecinos de la ciudad y de Pasajes, Rentería y Lezo. La Junta debía correr con el cobro de derechos y arbitrios asignados para la limpieza y otras me-

(1) Consideraciones acerca de los Fueros. VI. Comercio.

joras del puerto [1] pero esta obra era difícil y costosa y quedó aplazada por mucho tiempo.

Hemos visto en los cuatro capítulos anteriores el impulso regenerador que se observó en España desde el cambio de dinastía sucediendo á la postración extremada de los tiempos de Carlos II una monarquía poderosa que con Fernando VI y especialmente con Carlos III fomentó el desarrollo de los intereses materiales, y se hizo respetar en Europa reconquistando el rango de potencia de primer orden.

No heredó Carlos IV las cualidades de su padre y para desgracia nuestra se sentó en el trono cuando se avecinaba el tremendo cataclismo de la Revolución francesa. Dotado de virtudes privadas, pero débil y perezoso volvimos al régimen de los favoritos, entregando en tan críticas circunstancias las riendas del Gobierno al inexperto joven don Manuel Godoy. Engreído con tan insólita fortuna alejó de su lado y persiguió á hombres tan eminentes como Floridablanca, Aranda, Jove Llanos y Saavedra, y lanzó á la nación á una serie de guerras que originaron multitud de reveses y desastres labrando otra nueva era de decadencia para España.

Pero se había dado por los ministros de Carlos III el impulso para organizar el olvidado ramo de obras públicas, y la imparcialidad obliga á reconocer que á pesar de tan largas contiendas con las principales potencias europeas, á favor de la creación del Cuerpo de Ingenieros civiles y de la Escuela se encauzó el servicio alcanzando bastante desarrollo en los ocho años primeros del siglo XIX la red de carreteras construída á expensas del Estado. También se atendió al fomento de los intereses materiales en otros ramos: aliviando á la agricultura de algunos tributos; se aumentó el número de consulados y el de los puertos habilitados para el comercio de Ultramar; desaparecieron las trabas impuestas á la fabricación de tejidos; la explotación

[1] Revista *Euskal-Erria*. Tomo XXVIII. Año 1893. Pasajes. Reales órdenes sobre el régimen del puerto.

del carbón de piedra en Asturias; la abolición de la marca en los árboles destinados á la Marina de guerra; los bancos y montes de piedad; la creación de diversas fábricas y de talleres de relojería y grabado; la extensión de las Sociedades económicas; el desarrollo de la enseñanza elemental; las Escuelas especiales de Ingenieros, Veterinaria, Sordomudos y Taquigrafía; y el Museo hidrográfico y otras innovaciones contribuyeron á fomentar el progreso nacional.

Apeló Fernando VII á una conspiración para escalar el poder, aunque procurando justificarla en la necesidad de derribar al desprestigiado valido. Hallábase dividida la nación hispana en dos grandes bandos formados por los partidarios del viejo régimen absoluto y del sistema constitucional y le faltaron al monarca las dotes y la abnegación necesarias para sortear tan difíciles circunstancias, transcurriendo su reinado en medio de una serie de revoluciones que paralizaron bastante el impulso dado en tiempo de sus dos predecesores á la construcción de las obras públicas.

Llevado de sus inclinaciones reaccionarias disolvió el Cuerpo de Ingenieros de Caminos cuando se iba organizando tan importante servicio del Estado, y demostró su escaso amor á la cultura cerrando varias Universidades para instalar en cambio cátedras de tauromaquia, significando su reinado un marcado retroceso, no sólo respecto del espíritu de los gobernantes de Carlos III, sino aun del tiempo de su padre Carlos IV. Los constitucionales de 1812 á 1815 y de 1820 al 23 estuvieron animados de laudables deseos y dieron impulso á las vías de comunicación restableciendo la Escuela de Caminos que corrió en aquel agitado período los azares del régimen liberal.



EPOCA QUINTA



Desde la proclamación de Isabel II hasta nuestros días

CAPÍTULO I

Reinado de Isabel II

I. Instrucción para el gobierno de las Subdelegaciones de Fomento.—Desaparecen los Juzgados y tribunales de la Mesta.—Se dispone el ingreso en el Tesoro de los arbitrios destinados á Obras públicas.—Reapertura de la Escuela de Ingenieros Civiles.—Ley de expropiación forzosa de 1836 y otras disposiciones.—Gastos originados por la guerra civil.

II. Plan de carreteras de 1840.—Instrucción de 1845 para ejecutar las Obras públicas.—Leyes de travesías y de caminos vecinales de 1849.—La de clasificación de carreteras de 1851.—Empréstitos para las redes de caminos del Estado y de las Diputaciones.—Primera Memoria del ramo, publicada por la Dirección general.—Sumas invertidas en carreteras hasta 1856.

III. Suspensión de los servicios de diligencias durante la guerra.—Se reorganizan las empresas á su término.—Compañías de *Diligencias generales* y de *Caleseros de Burgos*—*La Carrera de la Mala* y otras Compañías. Itinerario de los viajes de Madrid á Bayona en 1842.—Mejoras introducidas en Correos.—Rápida marcha de la silla-correo y de las diligencias en 1859. Servicio penoso de los postillones.—Se introduce el sello de Correos.

IV. Recursos de la desamortización civil y eclesiástica.—Se reforma en 1857 la ley de carreteras por efecto de la construcción de ferrocarriles.—Formularios y Pliegos de condiciones generales para las contratas.—Capital invertido en caminos por la Unión Liberal.—Extensión de la red á la caída de Isabel II.

V. Escasez de carreteras construidas por las Diputaciones.—La red española del Estado resulta tan extensa por habitante como la de Francia, siendo en cambio de una inferioridad abrumadora la de los caminos provinciales y vecinales. Leyes que organizaron allende los Pirineos este importante servicio público.—Opiniones acerca de su deficiencia en España. Las Diputaciones Vasco-navarras adquieren de las empresas concesionarias las redes de caminos.

VI. Junta de carreteras de Cataluña creada en 1848.—Arbitrios concedidos sobre artículos de consumo y géneros coloniales.—Se extiende por Bravo Murillo el arancel.—Carreteras emprendidas en las cuatro provincias.—Supresión de los arbitrios en 1856 y restablecimiento posterior autorizando el recargo de 8 por 100 en los derechos de importación.—Los deroga la Junta revolucionaria de Barcelona.

I

Falleció Fernando VII el 29 de Septiembre de 1833 sucediéndole en el trono la Princesa Isabel á la edad de tres años bajo la Regencia de su madre D.ª María Cristina de Borbón, y al hacerse cargo la egregia viuda de las riendas del gobierno estalló el choque tremendo entre el viejo régimen y el sistema constitucional promoviéndose la asoladora guerra de los siete años.

Formó Ministerio D. Francisco Martínez de la Rosa, autor del Estatuto Real, ó Carta constitucional de 10 de Abril de 1834, que aun siendo deficiente hizo concebir esperanzas de progreso, y en medio de los apuros originados por la cruenta lucha civil se comenzó á mirar con cierta predilección el ramo de obras públicas.

La luminosa Instrucción para el gobierno de las Subdelegaciones de Fomento suscrita por el Ministro D. Javier Burgos en 30 de Noviembre de 1833, encargaba á los funcionarios que se llaman actualmente gobernadores civiles el estudio detenido del territorio de su mando, de sus productos agrícolas, de las fábricas y talleres, sin perdonar esfuerzo ni desvelo para impulsar la riqueza pública, recomendándoles además *la formación de un plan de caminos,* con todos los datos y noticias conducentes á tan importantes innovaciones.

Una de las primeras medidas del nuevo reinado fué la Real orden de 19 de Febrero de 1834 dictada con objeto de evitar que varios arbitrios y rentas—como los destinados á caminos—se administrasen por separado, sin aparecer—según lo consignado anteriormente—en los ingresos de la Real Hacienda. Se dispuso al efecto la recaudación por el Tesoro de los productos de los canales de Aragón, de los de mostrencos, sanidad, fincas de la suprimida Inquisición; los sobrantes de Cuba, Puerto Rico y Filipinas; los de policía, correos y caminos; los de la imprenta nacional, casa de moneda y los de expolios y vacantes. Con esta refor-

ma se consiguió que desde entonces abarcasen los Presupuestos del Estado los gastos de Obras públicas, dándose así cuenta de los sacrificios exigidos por un ramo tan importante que habían figurado subrepticiamente, haciendo á veces alarde de no exigir ningún desembolso al Tesoro, como si se tratara de una atención baladí.

Los absurdos privilegios de la Mesta, que tanto perjudicaron á la agricultura y al desarrollo de la riqueza española, quedaron definitivamente suprimidos por Real orden dictada en 16 de Febrero de 1835 que dispuso la desaparición de sus juzgados y tribunales privativos, encomendando el conocimiento de lo contencioso á los juzgados ordinarios con apelación á las audiencias.

Por Real decreto de 30 de Abril de 1835 se creó el Cuerpo de Ingenieros civiles, dividido en dos Inspecciones, una de Caminos, Canales y Puertos y otra de Minas, cada cual con su correspondiente Escuela, fundando al propio tiempo el *Colegio Científico* para que cursasen los alumnos los estudios comunes á ambas carreras. Así quedó reducida la enseñanza en la Escuela de Caminos á las clases de aplicación estudiadas en tres años.

La ley de Presupuestos promulgada en 26 de Mayo del mismo año encomendó al Ministro de lo Interior la dirección y conservación de las obras de puertos y faros que habían dependido del ramo de Marina, y declaraba carreteras nacionales, que por tanto debían correr á cargo del Estado, las de Madrid á las capitales de provincia y á los departamentos marítimos.

Pertenecen á esta época las disposiciones relativas á la construcción de las obras provinciales y las bases para la contabilidad de las obras públicas. El Reglamento de Abril de 1836 organizó definitivamente el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, señalando las atribuciones de sus individuos según el orden gerárquico, su intervención en el servicio y dependencia de la Dirección de Caminos.

Dióse en el mismo año otro paso de gran trascendencia

para remover los obstáculos que estorban con frecuencia las obras más beneficiosas á los intereses generales, dictando la ley de Expropiación forzosa de 17 de Julio de 1836. La enajenación obligatoria por causa de utilidad pública existía, según se ha visto, en las leyes de Partida y en los fueros de las regiones pagándose el importe de los terrenos *á bien vista de omes buenos.* Este principio se aplicó en España especialmente para la construcción de las fortalezas que levantaba la Corona, pero faltaba un cuerpo de doctrina ó conjunto de reglas de derecho concernientes á la materia, vacío que se salvó con la ley de 1836 estableciendo los cuatro trámites de declaración de la utilidad pública, necesidad de la ocupación, justiprecio y pago que no hemos de analizar, por el propósito de no hacer demasiado voluminosa la última parte de este libro.

Se nombró en 1837 Director de la Escuela al Inspector general D. Juan Subercase y á favor de la severa disciplina en los estudios, del rigor en los exámenes y de una asidua vigilancia logró infundir el entusiasmo en los jóvenes que emprendían la carrera, logrando que el nuevo Establecimiento de enseñanza alcanzase un elevado concepto, é inculcó en los alumnos el espíritu de Cuerpo, muy conveniente en las colectividades cuando se encamina á fines levantados. Salió la primera promoción de la Escuela en 1839 á cuya cabeza estuvo D. Calixto Santa Cruz que más adelante fué digno continuador de la obra emprendida con tanto acierto por Subercase.

La guerra civil que según Toledano costó al Tesoro 4.000 millones de reales y causó estragos valorados en otros 14.000 millones [1] mermaba los brazos que debían emplearse en las artes, la agricultura, la industria y los trabajos públicos, y agotó los recursos indispensables para emprender la fecunda obra de regeneración nacional. Sin embargo, no debieron distraerse del todo algunos arbitrios especiales, destinados á carreteras, porque desde el año

(1) Instituciones de Hacienda pública en España. Tomo I. Capítulo XXII.

1834 al 41 se invirtieron en las reparaciones y las obras de nueva construcción 48 millones de reales ([1]) ó sean 6,85 anuales, pero con esta suma no pudieron llenarse las atenciones del servicio, quedando las vías de comunicación bastante deterioradas cuando en 1840 terminó la guerra.

No se limitaron sus efectos á malbaratar los recursos de la Nación, sino que terminada por un Convenio, quedaron los gérmenes de nuevas intentonas y quebrantado el crédito de España, privando á los hombres emprendedores de la garantía de la paz pública, sin la cual es imposible el florecimiento de ningún país. A mayor abundamiento se desarrolló la plaga de los pronunciamientos y de la indisciplina militar que perturbaron todo el reinado de Isabel II.

II

Después de la guerra escasearon los recursos, y hubo de dedicarse el Gobierno, más que á emprender costosas obras, á organizar el servicio bajo la competente dirección de don Pedro Miranda, utilizando al efecto el plantel de ingenieros que desde el año 1839 salían de la Escuela en preparar numerosos proyectos.

En Noviembre de 1840 se dictaron reglas para la formación del plan general de carreteras del Reino; en Marzo de 1841 las disposiciones relativas á las travesías de los pueblos, y el Regente aprobó en 14 de Septiembre de 1842 las Ordenanzas de Policía y Conservación de carreteras. En el mismo año se dió impulso á las obras de los caminos de Valencia y de la Coruña, levantando dos empréstitos por valor de 17 millones de reales.

Por Real orden de 7 de Abril de 1843 quedó dividida la Península en diez distritos, poniendo á cargo de los Ingenieros de Caminos las obras nacionales y las provinciales. En 1844 se creó el excelente Instituto de la Guardia Civil, tan necesario para la vigilancia de los caminos, y en 10 de

([1]) Memoria del Sr. Martí sobre *Las Obras públicas en España*.

Octubre de 1845 suscribió D. Pedro Pidal la Instrucción para promover y ejecutar las Obras Públicas.

Consideró como tales los caminos de todas clases; los canales de navegación, de riego y de desagüe; los puertos de mar, los faros y el desecamiento de lagunas y terrenos pantanosos; la navegación de los ríos y cualesquiera otras construcciones iniciadas para satisfacer la necesidad ó conveniencia general. Mantenía la antigua división de obras del Estado, de las provincias ó municipios, según la procedencia de los fondos destinados á su construcción, salvo las excepciones de esta cláusula que podría determinar el Gobierno en casos especiales.

Las obras provinciales se costearían con arbitrios ó recursos de igual índole si interesaban á la generalidad de los habitantes de cada provincia, contribuyendo determinados pueblos cuando sólo afectaban á ciertas comarcas. En ambos casos debían dirigir los trabajos los ingenieros del servicio del Estado, reservándose además el Gobierno una gran intervención en los proyectos.

También abarcaba la Instrucción de 1845 las obras construídas por empresas señalando los requisitos que habían de llenar los estudios presentados por los particulares y compañías. Cuando se trataba de obras de gran consideración se concedía previamente la autorización para redactar los proyectos, quedando facultado el Gobierno para reservar á los iniciadores —si ofrecían suficiente garantía—el derecho de abono de los gastos en caso de que se presentara otro que ofreciera mayores ventajas y lo mejorase.

Como los pueblos de corto vecindario y de escasos medios no atendían á la conservación de las travesías con bastante esmero, se ordenó que les ayudasen en tales casos las diputaciones provinciales. La ley de 11 de Abril de 1849 les relevó de atenderlas en las 325 varas antes señaladas á partir de la entrada y salida de la calle, y conservó el Gobierno la facultad de declarar exceptuados del pago de

aquellos gastos á los ayuntamientos que demostrasen la imposibilidad de costearlos.

Se promulgó en el citado año, 1849, la ley para la construcción y mejora de los caminos vecinales. Debían costearlos los pueblos interesados apelando además á la prestación personal que podría redimirse en metálico, y se facultaba á las diputaciones para auxiliar á los ayuntamientos en la ejecución de esta clase de obras. Según la Memoria de D. Joaquín Núñez de Prado no se obtuvo ningún resultado, sin duda por los hábitos y preocupaciones de los pueblos españoles y la libertad en que se les dejó para hacer su voluntad en la materia. «Así es que mientras á semejanza de lo que sucede en otras naciones, particularmente en Inglaterra, Francia y Bélgica no sea obligatoria la construcción y conservación de los caminos vecinales y obligatorio también el votar arbitrios para ellos, se esperará en vano su desarrollo por más que sea una necesidad apremiante de la época en que vivimos.»

Para aclarar las dudas suscitadas con motivo de la vaguedad que resultaba en la Instrucción de 1845 respecto de las entidades llamadas á costear las obras, se dictó la ley de 7 de Mayo de 1851, de clasificación general de las carreteras, denominándolas generales, transversales, provinciales y locales. Las primeras partían de Madrid para las capitales de provincia, departamentos marítimos ó aduanas de gran tráfico mercantil; comprendía el segundo grupo las de enlace de las carreteras generales pasando por alguna ó algunas capitales de provincia, ó grandes centros de población; se llamaban provinciales las de unión de una general con otra transversal y las de comunicación directa de dos ó más provincias, abarcando la red de caminos locales los promovidos por los pueblos asociados para realizar proyectos de utilidad común.

Costeaba el Estado las carreteras generales; las transversales eran de cuenta de las diputaciones con auxilio del Gobierno, que no podría bajar del tercio del coste ni exce-

der de la mitad, bien entendido, que las expropiaciones de terrenos serían de cuenta exclusiva de las provincias, y en cambio, correría la conservación á cargo del Estado. Los caminos provinciales debían ejecutarse por las diputaciones, pero podían también obtener subvenciones que no excediesen del tercio del coste, y el Gobierno se reservaba la intervención en los proyectos y en las obras. Las carreteras locales pesaban exclusivamente sobre los ayuntamientos que podían utilizar la prestación personal conforme á lo estipulado en la ley de 1849. El producto de los portazgos, pontazgos y barcajes debía destinarse al entretenimiento de los caminos cualquiera que fuese la entidad propietaria de aquellos.

Esta ley se inspiró en las reglas vigentes á la sazón en Francia y en Bélgica para dar gran impulso á las redes de carreteras provinciales y vecinales, pero la falta de tradición y arraigo en las diputaciones, y la escasez de recursos disponibles originó la suspensión de no pocas obras empezadas que dejaron aislados los trozos abiertos.

En 1852 se ordenó la plantación de viveros con destino á las carreteras, y el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 estatuyó en materia de subastas de servicios públicos, ampliándolo en 19 de Marzo inmediato con la Instrucción para las obras promovidas por la Dirección general del ramo. Se publicaron varias disposiciones como la de organización del personal facultativo auxiliar en 1854 y otras más secundarias.

Autorizado el Gobierno por la ley de 9 de Junio de 1845 y otras disposiciones posteriores para levantar empréstitos emitiendo acciones de carreteras con destino á estas obras, se realizaron seis emisiones desde el año 1850 al 55 que produjeron 228.898.000,00 reales. (1)

Otra ley de 1856 autorizó al Gobierno para lanzar hasta mil millones de reales en los mismos títulos, pero fracasó la

(1) *Estadística de los Presupuestos generales del Estado.* Años 1850 á 1890-91. Quinta parte. Apéndices. Estado núm. 181.

tentativa por haberse presentado pocos licitadores á la subasta. Se facultó también á las diputaciones provinciales á allegar los fondos necesarios para la construcción de sus carreteras y para auxiliar á las vecinales por medio de operaciones de crédito hipotecando al efecto todos los recursos disponibles, y el Estado prometió subvenciones proporcionales y premios á los ayuntamientos, particulares ó corporaciones que abriesen primero sus vías de comunicación vecinal. Se dispuso en el mismo año la formación del plan de carreteras provinciales que debía enviarse á la aprobación del Ministerio de Fomento.

Desempeñaba en 1856 la Dirección de Obras Públicas D. Cipriano Segundo Montesinos, quien presentó al Ministro de Fomento la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España,* pidiendo permiso para publicarla. «Muéveme á ello—decía—el deseo de que se conozca el progreso sucesivo que ha tenido este interesante ramo de la Administración; cuál fué su pasado, cuál es su presente y lo que puede ser su porvenir.»

Creóse al efecto una sección de Estadística y esta laudable iniciativa fué el primer paso dado para que hayamos podido contar en lo sucesivo con una colección de tomos que dan á conocer la marcha y vicisitudes del servicio. Constó aquella Memoria de una introducción y siete capítulos dedicados á las carreteras; ferrocarriles; aprovechamiento de aguas; puertos, faros, boyas y balizas; telégrafos y organización general del ramo.

Había entonces 6.587 kilómetros concluídos de carreteras generales y 640 en construcción. La longitud de las transversales, que costeaban entre el Estado y las provincias, era de 1.533 kilómetros y 1.112 en construcción; los caminos provinciales medían respectivamente 1.209 y 986 kilómetros.

Los portazgos produjeron en 1855 12,28 millones de reales.

Las sumas invertidas por el Estado en el ramo de carreteras desde el término de la guerra civil, incluídos los gas-

tos de construcción, reparaciones y entretenimiento, fueron, según los datos del Sr. Martí, los siguientes:

AÑOS	Cantidades — *Reales*	Corresponde á cada año — *Reales*	Kilómetros concluídos en cada año
De 1841 á 1845 .	80.000.000	20,000.000	117
De 1845 á 1850 .	177.156.440	35.431.288	249
De 1850 á 1855 .	276.894.294	55.378.859	418
1855 y 56 . . .	115.650.704	57.825.352	437

Como se ve, el impulso dado á la apertura de carreteras procede del comedio del siglo, desde cuya época comenzaron también los gastos considerables de las subvenciones de ferrocarriles y otras obras públicas. Las Cortes Constituyentes de 1854 á 56 sentaron las bases de su desarrollo, que continuó con grandísimo vigor en los años sucesivos de gobierno de la Unión liberal.

III

La extensión adquirida por el servicio de diligencias en los últimos años del reinado de Fernando VII, sufrió un largo paréntesis en las regiones más castigadas por la guerra civil que estalló al fallecimiento del Rey. La Compañía de *Caleseros de Burgos* suspendió los servicios de Madrid á Bayona, de Burgos á Valmaseda y los de Bilbao á Vitoria y á Vergara; sucedió lo mismo á la de *Alquiladores* de Pamplona con el de Tudela á Zaragoza.

La Compañía denominada *Reales Diligencias* interrumpió también los viajes de Bayona, Santander, Coruña y Granada; mantuvo las carreras de Sevilla, Zaragoza y Valladolid, y las diarias de Aranjuez y Guadalajara, estableciendo de nuevo la de Granada, y la *Sociedad de Diligencias y Mensajerías de Cataluña* se vió también precisada á suspender todos los servicios que había montado sucesiva-

mente, á saber: los de Barcelona á Reus, Valencia, Zaragoza, Figueras y Gerona, así como los de Valencia á San Felipe de Játiva y Castellón de la Plana.

Se reconstituyó la de *Reales Diligencias* en 1836 bajo el título de *Compañía de diligencias generales de España,* desde cuya época hasta el término de la guerra civil no pudo restablecer las carreras, reanudando el tránsito en 1840 en todas las líneas, excepto en las de la Coruña y Badajoz. Instaló el mismo año la de Vitoria á Bilbao; en 1841 la estacional de Trillo y la hijuela de Vergara á Bilbao, y en 1842 la de Valladolid á León.

En Diciembre de 1839 se reorganizó la disuelta *Compañía de Caleseros de Burgos,* que restableció el servicio de Madrid á Bayona; puso en el año inmediato el de Madrid á Sevilla y los de Bilbao á Vitoria y Burgos á Valladolid, en la que también corría la diligencia de los *Maestros de Posta de Castilla.* Otra empresa de caleseros planteó los servicios de Burgos á Santander y á Valmaseda á principios de 1840, pero cesó en Noviembre de 1841 por fusión formándose la nueva sociedad de *Diligencias generales y de Caleseros de Burgos unidas.*

Fundada en 1840 la compañía llamada *Maestros de Postas de la carrera de la Mala,* estableció el servicio de sillas-correo de Madrid á Bayona para el transporte de la correspondencia y de viajeros, y otras empresas instalaron las carreras de Vitoria á Pamplona; de Burgos á Logroño y Tudela; Valladolid á Palencia y Santander; Zaragoza á Tudela; Pamplona á Tolosa.

A principios de 1841 se constituyó en Madrid la sociedad *Carsi, Ferrer y C.ª*, la cual estableció los servicios de Valencia, Valladolid, Zaragoza, Sevilla y Granada, Coruña, Tordesillas, Trillo, Sacedón y por último el de Bayona. La de *Diligencias de Extremadura y Segovia* puso los de esta ciudad á Badajoz, y se formó en Barcelona el año 1842 la *Sociedad de Diligencias de la Coronilla de Aragón,* la cual estableció las líneas de Barcelona á Perpiñán, Reus,

Zaragoza y Valencia. [1] Había además otras empresas locales dedicadas á trayectos generalmente cortos.

El establecimiento de tan numerosas diligencias, á raíz del Convenio de Vergara, originó las ventajas de relativa rapidez y comodidad respecto de los viajes á caballo ó en galera, y contribuyó á mejorar las posadas, lográndose también notable baratura en algunas carreras por efecto de la competencia.

El servicio de la *Compañía de Diligencias generales y de Caleseros de Burgos unidas* en la línea de Madrid á Bayona se hacía en 1842 con coches de quince asientos que la recorrían diariamente. Partían de Madrid á las seis de la mañana para llegar á Bayona el quinto día á las dos de la tarde, pernoctando los viajeros en el Parador de Peralta, Burgos, Vitoria y Tolosa, de modo que no se había adelantado en celeridad respecto del servicio del año 1826, sin duda, porque el estado de la carretera ofrecía inconvenientes para viajar de noche.

Coincidió con el adelanto de los medios de transporte la reforma completa del servicio de Correos planteada por el Director del ramo Sr. Conde de Quinto, quien consignó las innovaciones introducidas en la *Memoria razonada y estadística de la Administración general de Correos* publicada por Real orden de 4 de Marzo de 1847. Reorganizó el giro mutuo, modificó las tarifas estableciendo el porte único para todas las distancias, planteó la intervención, creó una comisión para ajustar convenios y tratar de asuntos internacionales, y amplió las salidas diarias de las sillas-correo. Estaban instaladas en las líneas de Madrid á Bayona, á la Junquera, Sevilla y Badajoz; en la de la Coruña había tres expediciones semanales y se trataba de completar el servicio aspirando á igual mejora en la carrera de Valencia cuando se habilitara el camino de las Cabrillas, con lo cual quedaban servidas las seis carreteras generales.

Estaba en vigor el *Reglamento á que están sujetos los*

[1] *Manual de diligencias.* Año 1842.

viajeros en posta, á la ligera y en ruedas. Los primeros pagaban por cada caballo á razón de 7 reales por legua y 5 reales siendo del Real servicio. Los que alquilaban sillas ó carruajes de la posta pagaban por el vehículo 7 reales en cada legua y 6 si fueran del Real servicio, y además, otros 6 reales ó 5 respectivamente por caballería. Las sillas de postas tenían cuatro ruedas, pero también se usaban los cabriolés de caja entera y de media caja con dos ruedas, pagándose estos últimos á la tarifa de 3 y de 2 caballerías.

El gran impulso dado á la construcción de carreteras por el régimen constitucional, contribuyó á extender y mejorar los medios de transporte, aun antes de la inauguración de las principales vías férreas de la Península. Recordaba Mr. Germond de Lavigne en 1859 [1] cuán fantásticas eran las descripciones de los viajeros franceses que habían recorrido España, y pintado con sombríos colores los peligros constantes de los asaltos de bandoleros, la carencia de provisiones en las destartaladas posadas, de aseo en las camas, y el riesgo de vuelcos, añadiendo que por el contrario se podía recorrer la Península «aisément, agréablement, sans faire trop maigre chère, et sans de trop douloureuses insomnies.»

Se proponía rectificar aquella opinión extraviada consignando que existía una red extensa de comunicaciones compuesta de 101 carreteras, habiéndose descuidado únicamente la apertura de los caminos secundarios.

La carrera de Madrid á Bayona la recorrían diariamente en 1859 las diligencias del *Norte y Mediodía de España* y las de *Postas generales,* además de la silla-correo. Costaban los billetes en aquellos vehículos 700 reales en berlina y 600, 500 y 400 respectivamente en interior, rotonda y cupé, y en la mala 640 reales. Estaban bien montados los servicios tardándose en el viaje 2 días y medio ó sean 60 horas en diligencia para recorrer los 522 kilómetros comprendidos entre la Corte y Bayona; é invertía 50 horas el correo,

[1] *Itineraire descriptif, historique et artistique de l'Espagne et du Portugal.*

de modo que se había acortado mucho el tiempo respecto del que se empleaba en 1842 marchando la mala á la velocidad de 10,44 kilómetros por hora incluso las paradas. Resultaba rápido el viaje á pesar de lo montuoso y quebrado del territorio español, y de las empinadas cordilleras del trayecto en Somosierra, la Brújula de Burgos, la cuesta de Salinas y los violentos zig-zags de Descarga entre Vergara y Anzuola; esta última se subía con yuntas de bueyes, y se bajaba con plancha y al trote con una destreza de los zagales digna de encomio.

Tanto la silla de postas como las diligencias llevaban postillón montado en el caballo delantero de la izquierda, el mayoral que recorría todo el trayecto y el zagal encargado de dirigir el tiro hasta la muda inmediata. El trabajo de los postillones era durísimo, como que durante muchos años no se relevaban, marchando á caballo desde Madrid á Bayona resistiendo la inclemencia del tiempo, el cansancio de tan violento ejercicio y, sobre todo, el sueño sin más descansos que en las cuestas empinadas en las cuales se cobijaban en el pescante.

Rendidos por la fatiga marchaban con frecuencia dormidos á caballo y la habilidad del mayoral consistía, en observar sus movimientos y desviar las ruedas del coche con una rápida sacudida de las riendas para que no pasasen por encima del cuerpo del delantero si faltándole el equilibrio caía al suelo. Pero las desgracias ocurridas hicieron variar la inhumana costumbre de llevar á cada postillón en las 60 horas del viaje completo de Madrid á Bayona estableciéndose el relevo en Burgos. El Reglamento para el servicio de carruajes destinados al transporte de viajeros aprobado en 13 de Mayo de 1857 prohibió que los delanteros pudieran ir montados más de 24 horas seguidas.

Había otras muchas empresas de diligencias tituladas *La Victoria, Nueva Unión, Maestros de postas* etc., pudiendo consultarse los pormenores de las diversas carreras en el citado *Itineraire* y en algunas otras fuentes.

Hasta el año 1852 pagaba el porte de la correspondencia el destinatario, introduciéndose entonces la reforma del sello voluntario que se hizo forzoso para las cartas dobles en 1854, y adoptado en absoluto en 1856, constituyeron desde entonces sus productos una renta de la Hacienda.

IV

Por la ley de desamortización civil y eclesiástica promulgada en 1.º de Mayo de 1855 se dió gran desarrollo á las medidas dictadas en diferentes épocas, á partir de las Cortes de Cádiz, para la venta de bienes del Estado, conventos arruinados y suprimidos etc.

Dispuso el título III que los fondos procedentes de aquellas enajenaciones y del 20 por 100 de propios se destinaran á cubrir el déficit del Presupuesto y á ciertas amortizaciones de la deuda, dedicando el 50 por 100 restante á Obras públicas de interés y utilidad general «sin que pueda dársele otro destino bajo ningún concepto.» También autorizó la ley de Presupuestos de 1858 la emisión de acciones de Obras públicas en cantidad suficiente para producir 58,80 millones de reales con objeto de construir carreteras, canales y puertos, y la de 1.º de Abril de 1859 consignó el crédito extraordinario de mil millones para el mismo destino.

Coincidió con la abundancia de recursos disponibles para los trabajos que realizaba el Estado por cuenta propia, el período de instalación por compañías concesionarias de las arterias principales de la red de ferrocarriles, desplegándose una actividad tan vertiginosa en las construcciones que parecía España completamente cambiada y lanzada por rumbos desconocidos.

La apertura de las vías férreas unida al afán de innovar que ha caracterizado á nuestra administración, hizo que se derogase la ley de carreteras de 1851 para sustituirla por la de 22 de Julio de 1857. Varió la clasificación adoptando el de vías de servicio público y de servicio particular: las primeras se dividieron según su importancia y utilidad en

carreteras de 1.º, 2.º y 3.er orden, teniendo en cuenta el tráfico y utilidad. Comprendía el primer grupo las antiguas generales, los ramales que partiendo de un ferrocarril ó una carretera de primer orden conducían á las capitales de provincia, departamentos marítimos ó aduanas habilitadas y ciertos caminos de enlace; eran de 2.º orden las que comunicaban dos ó más capitales de provincia, las de unión de un ferrocarril con una carretera de primer orden y las que servían á las cabezas de partido ó poblaciones mayores de 10.000 almas, y se consideraban de tercer orden las que, sin reunir estas condiciones, interesaban á uno ó varios pueblos.

Abarcó la ley las disposiciones encaminadas á formar el nuevo plan de carreteras teniendo presente la influencia y alteraciones originadas por la red de ferrocarriles. Dispuso que se hiciera una liquidación de las cantidades invertidas por el Estado y las provincias en los caminos promovidos con fondos mixtos, prometiendo á las diputaciones y ayuntamientos que quisieran invertir por separado otras sumas ó las prestaciones personales, el abono por el Gobierno de la mitad de las que invirtieran sobre la consignación obligatoria.

En 1.º de Marzo de 1859 se aprobaron los formularios para los proyectos; el 7 de Septiembre del año siguiente el plan de carreteras del Estado que se reformó en 1864. En 10 de Julio de 1861 el Pliego de Condiciones generales para las contratas de Obras públicas y por Real orden de 6 de Agosto de 1861 se señalaron las latitudes de 8,00 metros, 7,00 y 6,00 respectivamente para las carreteras de 1.º, 2.º y 3.er orden.

Los Formularios de 1859 se basaban en el pago de las obras al contratista por unidades de obra mediante un cuadro de precios. Los desmontes se clasificaban según el grado de dureza de las tierras y rocas pagándose por separado los transportes necesarios para la formación de terraplenes con arreglo á las distancias. Los precios de las obras de fábrica comprendían el costo de la conducción del material princi-

pal y el resto de la obra, adoleciendo aquel sistema de los inconvenientes de la complicación que originaba gran trabajo para los ingenieros y ayudantes y un semillero de reclamaciones de los contratistas.

Con objeto de evitar las cuestiones que surgían al rescindirse los contratos en la valoración de las obras no terminadas se reformaron en 1863 ordenando se acompañase al cuadro de precios un apéndice de los detalles en que se subdividía la partida concerniente al *resto de la obra.*

Sería prolijo enumerar todas las disposiciones dictadas en aquel período de febril actividad respecto de estudios y liquidaciones, así como del servicio de conservación y policía. El Real decreto de 13 de Febrero de 1868 nombró una Comisión para que, en vista de los inconvenientes derivados del sistema de contratas por unidades de obra, estudiara la aplicación del tanto alzado, y en Abril del mismo año se facultó á los gobernadores civiles para aprobar cierta clase de proyectos de obras de carreteras, con objeto de evitar las dilaciones que el largo expedienteo originaba en la marcha de los trabajos.

Durante el período álgido de las obras públicas, que duró desde el año 1857 al 63, se invirtieron 699.359.835 reales en la construcción, reparación y conservación de carreteras, es decir, 116.559.972 reales anuales, abriendo en cada ejercicio 609 kilómetros al tránsito público.

El servicio del Estado estaba completamente organizado; los ingenieros que salieron de la Escuela á partir de 1839 daban la pauta construyendo excelentes obras que, como las ejecutadas por D. Lucio del Valle en la carretera de las Cabrillas, podían servir de modelo por sus buenas proporciones y el esmero extraordinario de su ejecución; [1] se

[1] En el zócalo del puente sobre el Cabriel se grabó la siguiente inscripción: *D. Lucio del Valle, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, proyectó y construyó esta carretera y todas sus obras de 1841 á 1851.* Ocupóse desde entonces hasta el año 1858 en los trabajos del Canal de Isabel II, y al inaugurarse en 24 de Junio de aquel año, recibió con las insignias de la gran Cruz este expresivo autógrafo de la Reina: *Valle: si Carlos III viviera colocaría en tu pecho la cruz de la Orden que instituyó para premiar la virtud y el*

huyó al propio tiempo del despilfarro y grandiosidad de las construcciones del tiempo de Carlos III, adoptando latitudes modestas para los caminos españoles. Al término del reinado de Isabel II en 1868 contaba la red de carreteras del Estado la siguiente longitud:

CARRETERAS	Kilómetros en explotación	Kilómetros en construcción
De 1.er orden. .	6.782	158
De 2.º	6.022	1.192
De 3.º	4.605	1,812
TOTAL. .	17.409	3.162

Quiere decir que en 35 años se abrieron 12.829 kilómetros, además de la red de ferrocarriles, desplegando una actividad completamente desconocida en los tiempos anteriores.

V

Al lado de esta marcha próspera de las obras públicas del Estado continuaba muy lángido el desarrollo de las redes de carreteras provincial y vecinal, á pesar del nuevo plan que se mandó formar en 1862. Enviaron las diputaciones á la aprobación del Gobierno sus proyectos en los que se dejaron llevar por el afán de ver cruzadas las provincias de muchas vías de comunicación, y al examinarlos redujo el Ministro de Fomento la extensión á la tercera parte, fijando en 10.000 kilómetros la longitud, que había de exigir 800 millones de reales sólo para su apertura.

La ley de 25 de Septiembre de 1863 de Gobierno y Administración de las provincias, intentó descentralizar la acción del Poder, pero tímidamente, porque los proyectos de carreteras provinciales debían sujetarse á la aprobación

mérito. A su nieta cabe la satisfacción de ponértela y la de apreciar tu talento á tu Reina.—ISABEL.

Pueden consultarse otros pormenores de los servicios de tan ilustre ingeniero en el artículo necrológico que publicó el malogrado D. Vicente Rodríguez é Intilini en el tomo XXII, núm. 21 de la *Revista de Obras públicas* de 1874.

del Gobierno cuando hubiera necesidad de declarar la utilidad pública, es decir, siempre.

Las *Memorias de Obras públicas* que daba á la estampa la Dirección general del ramo, comprendían en 1868 en la sección de Carreteras la red del Estado clasificada en los tres órdenes mencionados y además los caminos provinciales y vecinales, pero los datos concernientes á estos últimos resultaban incompletos y de dudosa exactitud.

De las 49 provincias de la Península—descontadas las vasco-navarras por su régimen especial y las Baleares y Canarias—quedaban 43. Presentaron los estados correspondientes 32, de las cuales había 12 que no tenían un solo kilómetro de carretera provincial, y en las 11 que pecaron por omisión ó en bastantes de ellas no debía ser tampoco nada lisonjero el estado de las vías de transporte de sus respectivas diputaciones.

Contaban las 32 provincias 435 kilómetros construídos de caminos provinciales y 748 vecinales, ó sean en junto 1.183, y aplicando la misma proporcionalidad á las 11 provincias restantes, daba para el conjunto de la red en toda la Península—con deducción de la región aforada—(1) un total de 584 kilómetros de carreteras de las diputaciones y 1.005 de los ayuntamientos, es decir, 1.589 entregados al servicio público, ó sea un resultado insignificante.

Hecha la comparación con Francia en fin de 1868 arrojaba el siguiente resultado:

CARRETERAS	Francia — *Kilómetros*	España (43 provincias) — *Kilómetros*
Del Estado	38.479	17.409
Provinciales y vecinales .	330.386	1.589
TOTAL. . . .	368.865	18.998

(1) Las provincias de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya tenían próximamente otros 2.590 kilómetros de caminos.

Acusa este cuadro 679 metros de carretera por kilómetro cuadrado y 10 por habitante en Francia y para España respectivamente 40 y 1,30.

Obsérvese que la Península tenía á la sazón, agregando las carreteras consideradas como generales del país vasco-navarro, algo más de un kilómetro por habitante, ó sea la misma proporción que en Francia para la red del Estado resultando, en cambio, un desequilibrio abrumador al comparar el conjunto de las vías de comunicación. Para explicarlo es preciso tener en cuenta que allí estaba completamente organizado el servicio de caminos locales al que se dedicaban grandes recursos.

La ley de 21 de Marzo de 1836 y otros decretos posteriores echaron los cimientos de aquella vasta red de comunicaciones, dividiéndolas en tres categorías: 1.º de pequeña comunicación, 2.º de interés común ó tráfico mediano y 3.º los de tráfico importante. Su construcción y entretenimiento se hace, según los casos, por los ayuntamientos y consejos generales mediante un mecanismo que se analizará más adelante al tratar del período contemporáneo.

Otra ley francesa, la de Presupuestos de 11 de Julio de 1868, concedió 100 millones de francos de subvención para la construcción de caminos vecinales de 3.er orden y 15 á los llamados de interés comunal. Autorizó al propio tiempo á los departamentos y á los municipios para imponer varios céntimos adicionales ó recargos sobre las cuatro contribuciones directas, además del importante recurso de la prestación personal y facultó á los ayuntamientos á levantar empréstitos por valor de 200 millones con igual destino.

Media la red provincial del Imperio en 1868 la longitud de 47.152 kilómetros y los consejos generales consignaban en los presupuestos ordinarios la suma de 24 millones de francos para caminos y 69,90 los municipios, es decir, que se daba allí toda la importancia merecida al desarrollo de las vías de comunicación. (1)

(1) *Exposé de la Situatión de l'Empire presenté au Senat et au Corp legislatif.*

En cambio, no estaba organizado este servicio en España bajo bases viables en 1868, y lo que es más censurable, se ha hecho menos todavía posteriormente para encauzarlo.

Varios ilustrados ingenieros escribieron en la columnas de la *Revista de Obras públicas* en los últimos años del reinado de Isabel II estudiando las causas de la carencia de aquellos caminos. Algunos lo atribuían á la apatía de nuestro pueblo derivada de la antigua opresión que enervó sus fuerzas materiales y morales, por lo cual necesitan dirección y consejo. D. A. Borregón que estuvo al frente de las obras provinciales de Valladolid, logrando imprimirles notable impulso, hizo resaltar la defectuosa y vacilante organización del ramo, las contradicciones de la legislación, las fianzas exageradas para las subastas y la ingerencia excesiva del Gebierno hasta en los menores detalles de los proyectos y de las obras.

La prueba más palpable de la deficiencia de los medios aplicados para la apertura de las amplias redes provinciales y vecinales que necesita la Península, la ofrecen las regiones vasco-navarras en donde las diputaciones y los ayuntamientos educados en la práctica del *self-government* se habituaron de antiguo á cuidar como cosa propia de los intereses materiales y dieron en tiempo de Isabel II un vigoroso desarrollo á sus carreteras, según lo hemos demostrado en la *Monografía de los caminos de Vizcaya.*

Al implantarse de nuevo la Constitución de 1812 se realizó la división de poderes políticos y judiciales con la cual quedó muy quebrantada en las Provincias Vascongadas la autoridad de los antiguos corregidores. Así cesó la ingerencia que antes ejercían en nombre del Poder central en los arbitrios destinados á la construcción de obras públicas, en los peajes y aun con frecuencia en los expedientes relativos á los proyectos de carreteras, y robustecida la autonomía administrativa de las Diputaciones forales acometieron con grandísimo vigor y con excelentes resultados la extensión de las redes de caminos.

Pero como la descentralización euskara había dejado anteriormente la apertura de carreteras en manos de empresas constituídas por los pueblos y los particulares interesados, y esta falta de unidad produjera gran perturbación en los impuestos provinciales, estudiaron las Diputaciones sus respectivos *Planes de Iguala* para realizar la nivelación de los arbitrios, unificando al propio tiempo el servicio de carreteras que los Cuerpos forales fueron adquiriendo paulatinamente.

Medía en 1868 la red vizcaina, con inclusión de las pertenecientes á las Empresas y al Estado, la longitud de 526 kilómetros. La Diputación de Guipúzcoa incorporó en la suya, por compra y por cesión gratuita, varios caminos poseyendo en la citada época 470 kilómetros que, con 18 de la sociedad titulada *Reina Cristina* y de otro trozo de la Diputación de Navarra, propietaria del ramal de Endarlaza á Behobia, sumaban 488.

La escasez de caminos provinciales en las demás regiones españolas se debe á las causas apuntadas, á la falta de recursos de la mayoría de las diputaciones provinciales, y al error cometido en nuestra legislación de no consentir el empleo de la prestación personal más que en los caminos municipales. Atribuyendo capital importancia al desarrollo de las redes secundarias de carreteras hemos de consagrar más adelante á este particular toda la atención que merece tan primordial asunto.

VI

Entre las regiones sujetas al derecho común se destaca Cataluña por su adelanto extraordinario y las dotes de sus hijos para la industria y el comercio. No obstante, lo limitado de sus carreteras provinciales y vecinales comprueba la necesidad de vencer ciertos obstáculos para dar extraordinario impulso á su red de comunicaciones.

Se han hecho laudables esfuerzos en el Principado para

construir los caminos provinciales y merecen muy especial mención los trabajos realizados por la Junta Delegada de las cuatro Provincias Catalanas desde el año 1848 en que se instaló hasta su disolución en 1874. No presidió durante el reinado de Isabel II un espíritu tan absorbente como después, consintiendo entonces el Gobierno á aquel Cuerpo el cobro de arbitrios especiales destinados al objeto.

Aprobado por Real orden de 28 de Noviembre de 1847 el plan de caminos provinciales de Barcelona, y atendiendo á las instancias de los de las Diputaciones provinciales de la misma, de Gerona, Lérida y Tarragona dirigidas por conducto del Capitán General en solicitud de que se hicieran extensivos á aquel territorio los beneficios de la realización del plan de caminos en grande escala, se dictó el Real decreto de 29 de Septiembre de 1848.

El Ministro de Fomento prestó su asentimiento al plan general de carreteras que habían de costear las cuatro provincias, estableciendo para atender á su construcción diferentes arbitrios, á saber: (1) Un impuesto igual á la mitad del derecho percibido por el Tesoro en el consumo de carnes del Principado; el arbitrio de dos reales en cuartera de trigo; uno para los demás granos y dos reales en quintal de harina que se introdujera por todos los puertos del Principado; un cuartillo de real en cada libra de cacao; el recargo de real y medio en arroba de azúcar importada; 4 reales en quintal de algodón en rama; 9 décimas de maravedí sobre cada tabla de construcción; 1 real de vellón por gallo, gallina, ganso ó pavo; seis maravedís en cada carta y además un recargo sobre los cupos de la contribución territorial en las cuatro provincias hasta completar con el producto de los arbitrios anteriores la suma de 5 millones de reales anuales.

No podían quejarse las Diputaciones catalanas de falta de liberalidad dado lo amplio del arancel autorizado, y el artículo 3.º del Real decreto dispuso la constitución en Bar-

(1) *Reseña de las operaciones de la Junta delegada de Carreteras de Cataluña desde su instalación en 17 de Octubre de 1848 hasta 31 de Diciembre de 1850.* Documento número 2.

celona, bajo la presidencia del Capitán General, de la Junta compuesta de cuatro individuos nombrados respectivamente por aquellas Corporaciones provinciales con el objeto de hacer la distribución de fondos y disponer las remesas de las sumas recaudadas que, reunidas primero en el acervo común, debían distribuirse con arreglo á los contingentes señalados á las provincias interesadas.

Quedaba también encargada de negociar y contratar los empréstitos, percibir sus entregas y distribuir los fondos, proponiendo al efecto un secretario-contador cuyo nombramiento y sueldo debía someterse á la aprobación del Gobierno y los empréstitos á la de las Cortes. Al Capitán General del distrito se le facultó para ejercer la alta inspección y vigilancia en las operaciones de la Junta.

Por Real decreto, suscrito también por D. Juan Bravo Murillo, en 22 de Junio de 1849, se aumentaron hasta nueve millones de reales anuales los cinco autorizados anteriormente, extendiéndose con tal objeto el arancel al bacalao, pez palo, carbón vegetal, acero, quincalla, cueros, pieles, géneros coloniales, ganado extranjero, sal, arroz, garbanzos, habas y habichuelas. [1] Desde que se establecieran los nuevos arbitrios debía cesar el recargo señalado á la contribución territorial.

La Junta tropezó en un principio con algunas dificultades, debidas á las perturbaciones políticas, pero no tardó en encauzar los trabajos subastando las obras de varias carreteras. Invirtió en la Provincia de Barcelona en los años 1849 y 50 la suma de 184.551 duros para la apertura de ocho secciones en el camino de Vich á Ripoll, de seis trozos en el de Manresa á Cardona, de las obras de fábrica en la de Berga á Sallent, la de Dos-rius á Llinás y de Sabadell á Tarrasa. En la Provincia de Gerona se empezaron cinco carreteras, gastando 116.988 duros; tres en la de Lérida con un costo de 112.510, y dos en la de Tarragona, donde ascendieron los pagos á 116.510 duros, pudiéndose consultar

(1) Documento núm. 6.

otros pormenores en la minuciosa *Reseña de la Junta delegada.*

Continuó aquella Corporación funcionando sin tropiezos hasta que en 3 de Septiembre de 1856 se dictó una Real orden que suprimía los arbitrios. Ordenaba al propio tiempo la continuación de la Junta ínterin entrasen de lleno las Diputaciones provinciales en el uso de las facultades señaladas por la ley.

Por Real decreto de 16 de Septiembre del año inmediato se dispuso la modificación del plan general de carreteras de Cataluña armonizándolo con la red de ferrocarriles, y autorizó de nuevo la exacción de los impuestos, aunque con ciertas modificaciones, y la obligación de que la recaudación se hiciera en las oficinas de Hacienda. Se reorganizó la Junta en 12 de Octubre del mismo año bajo la presidencia del Capitán General, la vicepresidencia del Gobernador civil, dos representantes por cada provincia y el Ingeniero Jefe del distrito de Barcelona.

Los derechos arancelarios cobrados con destino á la construcción de carreteras consistieron en el recargo de 8 por 100 sobre las tarifas del Estado que produjeron á la Junta en los nueve años, comprendidos entre 1859 y 1868, 33,93 millones de reales, aun limitada la exacción á los géneros consumidos dentro del Principado.

La resistencia que despiertan toda clase de tributos y las desavenencias surgidas entre los representantes de Barcelona puestos en pugna con los de las otras tres provincias catalanas, minaron la existencia de la Asociación y cuando estalló el alzamiento de Septiembre, la Junta revolucionaria de Barcelona decretó la supresión del arbitrio de 8 por 100 sobre las aduanas y acordó invitar á la Diputación provincial á que se pusiera de acuerdo con las demás Diputaciones Catalanas á fin de disolver la Junta de carreteras por innecesaria, puesto que quedaba abolido el arbitrio para las mismas.» [1]

[1] *Vindicación de la Junta de carreteras del antiguo Principado de Cataluña* por los representantes de las Diputaciones provinciales de Gerona, Lérida y Tarragona. Año 1869.

En el capítulo III de esta misma Época contemporánea se exponen los pasos ulteriores de la mencionada Junta.

La Diputación provincial de Barcelona construía por separado de la misma algunas carreteras, midiendo la longitud de las abiertas al servicio público hasta el año 1863, 48,60 kilómetros. Mas se resentía la ejecución de estas obras de un sistema administrativo muy imperfecto, según el informe del Ingeniero Jefe de la Provincia. Decía en 1864 que se trabajaba en 16 caminos por administración y sin proyecto aprobado, encareciendo la necesidad de sujetarlos á un plan bien meditado é inalterable desde su adopción; señalaba el contraste entre las obras del Estado y de la Provincia debido exclusivamente á la disciplina y buen régimen en los trabajos dependientes del Ministerio de Fomento, recomendando para las carreteras provinciales el método de contrata basado siempre en un proyecto previamente aprobado. (1)

De cuanto antecede se deduce, que en tiempo de Isabel II recibió su completa organización el servicio de carreteras del Estado quedando muy deficiente el de caminos provinciales, mas es preciso reconocer en Bravo Murillo y otros gobernantes de aquel período cierta alteza de miras para alentar su apertura, consintiendo la exacción de arbitrios especiales y acudiendo en auxilio de las corporaciones con algunos fondos del Tesoro.



(1) *Carreteras Provinciales de Barcelona. Estudio crítico-histórico* por D. Melchor Palau.

CAPÍTULO II

Isabel II.

(CONTINUACIÓN)

I. Invento de los caminos de hierro.—Fracasan en España las primeras concesiones.—Inexperiencia de la Administración.—Ley de ferrocarriles de 1855.—Sistemas de subvenciones.—Pública licitación.—Franquicia de derechos de aduana concedida al material fijo y móvil.—Plan general de 1864.—Estado de la red en 1868.—Empresas promovidas por D. José Salamanca.

II. Cede la Corona al Estado la propiedad de las aguas en el Reino de Aragón.—Intervención de las autoridades administrativas en las concesiones.—Se reconoce la autoridad de los Tribunales de aguas.—Ley de 1849.—Tramitación de los expedientes.—Estudios hidrológicos.—Subvención de 100 millones de reales para riegos otorgada en 1865.—Ley de aguas de 1866.

III. Se termina el Canal de Castilla.—Proyectos para extender la navegación interior.—Obras de canalización del Ebro.—Trabajos en el Tajo.—Encauzamiento y muelles del Guadalquivir.—Canal de Isabel II.—Acueducto de Tempul.—Pantano de Nijar.—Canal de Urgel.—Compañía Ibérica de riegos.—Otras acequias.—Corta extensión de nuestras vías navegables.

IV. Desaparecen los Consulados marítimos.—Plan de alumbrado del litoral de 1847.—Pasa el ramo de Puertos en 1851 al Ministerio de Fomento.—Clasificación de los puertos.—Obras en 1858.—Deslinde de atribuciones con las autoridades de Marina.—Muelles de interés local.—Bibliografía.—Datos consignados en la Memoria de la Dirección general correspondiente al año 1868.—Faros construídos.

V. Influencia de los nuevos medios de locomoción en el trazado de las poblaciones.—Estudios de Urbanización de D. Ildefonso Cerdá.—Planos de ensanche.—Organización del servicio de Obras públicas en 1867.—Sistemas de subasta y administración.—Concesiones.—Régimen especial de las contratas en España.—Negociados de la Dirección General.—La Junta Consultiva.—Plantilla del Cuerpo.

VI. Exposición Universal de París de 1855.—Valentía de las obras construídas por los anglo-sajones.—Puente colgado del Niágara y vigas armadas americanas.—Puentes tubulares en Inglaterra.—Tramos de celosía y viaductos de pilas metálicas.—Túnel del monte Cenisio y Canal de Suez.—Progreso en los métodos de construcción.—Papel airoso de España en la Exposición de París de 1867.

I

Se han expuesto en la *Introducción* algunas breves indicaciones relativas á los ensayos sucesivos hechos en Inglaterra, los Estados Unidos y Francia del empleo de

vapor como fuerza motriz para la navegación que, después de sucesivos perfeccionamientos permitieron á Fulton el establecimiento en 1807 de un servicio marítimo en las costas americanas con el vapor *Clermont*.

Los medios de transporte terrestres sufrieron también en el primer tercio del siglo una metamórfosis completa. Al modelo de ferrocarril circular arrastrado por máquina motriz exhibido en Londres en 1804, siguió la locomotora modificada por Jorge Stephenson en 1814 para las minas de carbón de Killingworth que arrastraba 30 toneladas con una velocidad de 4 millas por hora.

Un cuákero llamado Mr. Pease pidió en 1818 al Parlamento inglés la concesión del camino de hierro de Darlington á Stockton para explotarlo con caballos *ó de otro modo* consiguiendo vencer tres años después la oposición de la Cámara, é inaugurarlo en 27 de Septiembre de 1825. Acudió gran tropel de gente á contemplar tan maravilloso acontecimiento y cuando Stephenson montó en la locomotora, empuñó el manubrio y el monstruo que arrastraba 28 vagones se deslizó majestuosamente sobre los carriles, la atónita muchedumbre, prorrumpió en las más entusiastas aclamaciones á tan prodigioso invento. Las calderas tubulares y otros perfeccionamientos permitieron en 1830 la apertura al servicio público de la vía férrea de Liverpool á Manchester, la primera en donde se estableció el servicio rápido de los trenes de viajeros á razón de 24 kilómetros por hora iniciándose desde entonces, no sin vencer grandes luchas y porfiadas resistencias, una revolución completa en los transportes.

No tardó en conocerse en España el novísimo medio de locomoción puesto que D. Marcelino Calero Portocarrero, solicitó en 1829 la concesión del ferrocarril de Jerez á Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar que obtuvo en 28 de Marzo de 1830. Pero faltaban los capitales para constituir empresas tan importantes y después de varias prórrogas y transferencias caducó en 1838. Tuvo idéntico resultado

la del ferrocarril de Tarragona á Reus otorgada en 1833, sin que se registren en los archivos oficiales más concesiones hasta el año 1843. (1)

Los siete años de la cruenta guerra civil no eran época propicia para iniciar la red de caminos de hierro, y fracasadas las primeras tentativas, se renovaron en 1843 con la autorización dada á D. José María Roca para construir el ferrocarril de Barcelona á Mataró; en el año siguiente se facultó á una empresa para ejecutar la línea de Madrid á Aranjuez y prolongarla hasta Alicante. En 1844 se solicitó la de Madrid á Cádiz y la Administración que había procedido á tientas hasta entonces redactó un formulario para las concesiones, con modelos de pliegos de condiciones y de tarifas; más á pesar de haber autorizado la ejecución de 1300 kilómetros no se inauguró ninguna vía férrea hasta el 28 de Octubre de 1848 en que se abrió al tránsito público la sección de Barcelona á Mataró en sus 28,26 kilómetros.

No presidió el mayor acierto en las medidas tomadas en este primer período para encauzar las concesiones, cometiéndose en 1844 el error de *reservar la preferencia* á los peticionarios de *conocido arraigo* en un término de 12 á 18 meses para que pudieran formular los proyectos. Este artículo originó un cúmulo de concesiones provisionales que, sin el menor gravamen para los iniciadores, les daba el privilegio mediante el cual podían exigir primas á las empresas serias; el frenesí llegó hasta el punto de otorgarse en los años 1845 y 46 la construcción de 21 líneas con 6.700 kilómetros de longitud.

Comprendiendo que se seguía un camino equivocado, se encargó en 26 de Noviembre de 1846 á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos que propusiera las medidas legislativas necesarias para acelerar la realización de los caminos de hierro.

Designada en el año inmediato una comisión presidida por el Marqués de Miraflores, presentó su informe propo-

(1) *Memoria de Obras públicas* del año 1850 Apéndice núm. 45.

niendo que se asegurara á las empresas un interés mínimo de 4 por 100 y 1 por 100 de amortización, y formulado también el dictamen de la Junta Consultiva, sometió á las Cortes el Sr. Bravo Murillo, Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas, en 24 de Febrero de 1848, la primera disposición legislativa sobre tan importante materia, que no llegó á discutirse.

En 1849 empezó á tomar el asunto un nuevo derrotero por el desengaño producido en los ilusos que esperaban ver reproducidos en la Península los éxitos alcanzados en el Reino Unido por la iniciativa privada. La Compañía del ferrocarril de Langreo reclamó una subvención, que le fué concedida por ley de 12 de Marzo, garantizando el 6 por 100 de interés á los capitales que se invirtieran en la construcción de la línea.

Seijas Lozano presentó en 1850 otro proyecto de ley basado en el mismo principio, que originó una amplia información, votándose desde luego una ley provisional ofreciendo á las empresas el 6 por 100 de interés, mas 1 por 100 de amortización. Pero en los años sucesivos, por efecto de aquella deficiencia y del desorden administrativo, se cometieron no pocos errores, [1] estado de cosas que continuó hasta la promulgación de la ley de ferrocarriles en 3 de Junio de 1855.

Dividió las vías férreas en líneas de servicio general y particular; estableció la necesidad de una ley para otorgar cualquiera concesión con la información pública y la subasta para las que alcanzasen la subvención del Estado, estableciendo en el art. 8.° del cap. II que podrían auxiliarse con fondos públicos los ferrocarriles de interés general: «1.° Ejecutando en ellos determinadas obras; 2.° Entregando á las empresas en períodos determinados una parte del capital invertido; 3.° Asegurándoles un mínimun de interés ó un

[1] *Memoria presentada al Gobierno por la Comisión especial encargada de proponer el plan general de ferrocarriles. Año 1867.* Parte primera, cap. I, tercer periodo.

interés fijo, según se convenga y determine en la ley de cada concesión.»

A pesar de esta amplitud para poder adoptar los dos últimos sistemas de subvenciones, como las compañías deseaban, sin duda, disponer de fondos durante el período de construcción, se dió desde entonces la preferencia á los auxilios directos. La línea de Madrid á Zaragoza, concedida en 1856, obtuvo la subvención de 24.000 escudos por kilómetro; á la de Sevilla á Jerez se le autorizó para el aprovechamiento de las obras ejecutadas, dándole además 10.766 escudos por kilómetro; se asignaron á la de Madrid á Valladolid por Avila 33.000 escudos en la primera sección y 44.000 por kilómetro en la segunda, previa siempre la oportuna subasta, y se siguió el mismo procedimiento para otras vías clasificadas como de servicio general. Quiere decir que se fué abandonando en España el régimen de garantía de interés para entrar de lleno en el método de subvención por kilómetro.

El artículo 10 estableció el principio de la pública subasta para las líneas subvencionadas, y el 20 del capítulo IV prometió á las empresas «el abono, durante el período de construcción y diez años después, del equivalente de los derechos marcados en el Arancel de aduanas y los de faros, portazgos, pontazgos y barcajes que deben satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruajes, maderas, cok y todo lo que constituya el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero y se aplique exclusivamente á la construcción y explotación del ferrocarril concedido.»

Este sistema, aplicado para estimular la apertura de las líneas férreas, constituyó un gran desacierto, porque retrasó con las prórrogas sucesivas durante más de treinta años la implantación en España de la construcción de carriles y del material fijo, matando por completo la de locomotoras, de la que todavía sólo se han hecho algunas muy contadas.

No pudo ocultarse á los legisladores la falta cometida en

la ley de 1855, puesto que se intentó reformarla más adelante. Al declarar de servicio general los caminos de hierro destinados al transporte de carbones minerales, decía el artículo 6.º de la ley de 20 de Julio de 1862 que «la franquicia concedida á las empresas se entenderá respecto á las líneas carboníferas del modo siguiente: en equivalencia á los derechos de aduanas, puertos y faros se les abonará por vía de subvención la cantidad que se fije en cada concesión.»

En el artículo 18 de la Ley de Presupuestos de 25 de Junio de 1864 se obligó el Gobierno á presentar á las Cortes en la legislatura inmediata el proyecto de ley para conmutar la franquicia de derechos del material de ferrocarriles por una cantidad fija que se consideraría como subvención adicional, mas pasó el año siguiente y los inmediatos sin que se cumpliera tan solemne promesa.

En 14 de Noviembre de 1855 se promulgó la ley de policía y conservación de ferrocarriles. El Real decreto de 15 de Febrero de 1856 aprobó la Instrucción para el cumplimiento de la ley de caminos de hierro; en Marzo de 1857 se crearon las Divisiones para la inspección del servicio, y la dictada en 1863 uniformó las tarifas de peaje.

Por iniciativa de D. Constantino Ardanaz encaminada á corregir el desorden con que se iba construyendo la red de ferrocarriles, se votó la ley de 13 de Abril de 1864 concediendo un crédito para estudios de ferrocarriles y disponiendo se formase el correspondiente plan, á fin de designar cuáles habían de construirse, su orden de preferencia, períodos para su ejecución y subvenciones.

La Comisión especial designada para estudiar tan importante materia presentó su luminoso y extenso trabajo impreso en 1867 que contiene toda clase de datos para conocer la historia de nuestros ferrocarriles. En 16 de Julio de 1864 se promulgó la ley de las vías servidas con fuerza animal.

Desde el año 1855 adquirió impulso la construcción de la red. De 1847 á 1851 se entregaron á la explotación 76,60

kilómetros; de 1851 á 1855, 398,34; en el período de gran actividad hasta 1861, 4.682,87, y en el inmediato que terminó con la Revolución de Septiembre, otros 283,75 kilómetros; de modo que en 1868 había 5.441,66 kilómetros abiertos al tránsito público. Las subvenciones abonadas por el Estado ascendían á 349.424.807,80 pesetas, quedando por pagar otras 103.639.942,73 pesetas. ([1])

Demuestran estos datos el extraordinario esfuerzo hecho en España para la instalación de tan poderosos instrumentos de transporte, pero ya puede suponerse que nos aventajarían las naciones europeas dotadas de mayor riqueza y que nos habían precedido en organizar el régimen de sus obras públicas. Al lado de nuestros 5.441 kilómetros de ferrocarriles tenía Francia en la misma época 17.055 resultando sin embargo favorable la proporción de las vías férreas españolas comparada con la de sus caminos provinciales.

En la *Memoria* redactada por la Comisión del plan de ferrocarriles constan las fechas de la apertura de sus diversas secciones y sería muy fácil con aquellos datos y los consignados en los *Anuarios de Correos y Guías de Caminos de hierro* trazar el cuadro de las innovaciones introducidas en el servicio de viajeros y de mercancías que omitimos por brevedad.

La fecunda iniciativa de D. José Salamanca le indujo á promover varios ferrocarriles españoles y á construirlos además en Portugal, Italia y los Principados danubianos. En cambio, se ejecutaron en la Península las líneas del Norte y Mediodía por sociedades é ingenieros franceses y la de Tudela á Bilbao con capitales nacionales pero bajo la dirección de facultativos ingleses. La ejecución de algunas obras grandiosas por nuestros ingenieros y el estudio de los modelos y organización de las empresas extranjeras acabaron de familiarizar al personal facultativo español con la construcción de puentes y viaductos de piedra y de hierro

([1]) *Memoria sobre las Obras públicas en 1867, 68 y 69.* Ferrocarriles. Estado núm. 3

y de los largos túneles exigidos por nuestras numerosas divisorias, consolidando su competencia técnica.

II

La Reina Gobernadora sancionó el Real decreto de 5 de Abril de 1834 afirmando el derecho de los regantes de terrenos inferiores para que no fueran desposeídos caprichosamente por los grandes terratenientes y suscribió en 19 de Noviembre de 1835 el Real decreto expedido por la Mayordomía Mayor de S. M., por el que la Corona cedió á la Nación en los antiguos reinos de Aragón, Cataluña y Valencia la propiedad de las aguas de los ríos devolviendo á sus habitantes la libre facultad de construir artefactos, ejercer industrias, investigar aguas subterráneas y abrir pozos. Abolió también los gravámenes señoriales que pesaban sobre estos aprovechamientos. (1)

Al restablecer en 1836 la Constitución de 1812 se puso de nuevo en vigor la ley de 3 de Febrero de 1823 que sometía á las autoridades administrativas el conocimiento de los asuntos de aguas, doctrina confirmada en 1839 con motivo de una reclamación de la Empresa del Canal de Castilla. Dictáronse en los años sucesivos otras medidas concernientes á la jurisdicción contenciosa y al alumbramiento de aguas, y las leyes de Diputaciones provinciales y Ayuntamientos de 1845 ampliaron sus atribuciones sobre el aprovechamiento de aquéllas.

Se originaban sin embargo frecuentes cuestiones acerca de las concesiones, y contribuyó á darles mayores garantías de estabilidad la mencionada Instrucción para promover y ejecutar las Obras públicas de 10 de Octubre de 1845, que clasificó como tales las acequias de riego y los canales de navegación. Dictóse para su cumplimiento la Real orden de 14 de Marzo de 1846 que partiendo del principio de

(1) *Ensayos sobre el origen, espíritu y progresos de la legislación de aguas* por D. Cirilo Franquet y Beltrán.

pertenecer á la Nación todas las aguas corrientes, prescribió las reglas para solicitar las concesiones especificando los documentos que debían acompañar á las solicitudes.

Se fué reconociendo paulatinamente por el Estado la autoridad de los antiguos tribunales de aguas, aceptando explícitamente su jurisdicción en 1849.

La ley de 24 de Junio del mismo año eximió de contribuciones á los nuevos riegos y artefactos, consignó la servidumbre de acueducto mediante el pago al dueño del predio sirviente del valor del terreno, los daños y perjuicios y el 3 por 100 de afección. Pero como estas disposiciones legislativas eran aisladas y carecían de la cohesión necesaria para formar un cuerpo de doctrina, se promovían competencias entre las autoridades, y al resolverlas el Consejo Real iba formando la jurisprudencia del ramo.

Para revestir de garantías técnicas á los proyectos de concesiones de aguas se dispuso en 2 de Septiembre de 1852 que informasen además de los Ingenieros de Caminos afectos al servicio de las respectivas provincias, la Junta Consultiva y la Dirección general de Obras públicas á fin de fijar las condiciones facultativas que habían de establecerse al resolver los expedientes.

No revistieron importancia las disposiciones de los años sucesivos hasta que en vista de las usurpaciones cometidas por los particulares derivando el agua de los ríos por su propia autoridad, se ordenó en 5 de Abril de 1859 á los gobernadores é ingenieros jefes de las provincias que vigilaran por sí y por medio de sus subalternos para evitar tales abusos.

El Real decreto de 29 de Abril de 1860 fijó el orden de preferencia de las concesiones de aguas, según su mayor ó menor grado de utilidad, consignándose en el año siguiente la distinción de los casos en que debían decretar las autorizaciones de aprovechamiento las autoridades provinciales ó el Ministerio de Fomento.

Se encargó á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y

Puertos en 1864 la redacción del programa para el estudio hidrológico de las cuencas de los ríos, nombrando después dos inspecciones con objeto de plantear tan importantes estudios.

Pedíanse en aquella época gran número de concesiones para utilizar las aguas de los ríos, constituyendo al propio tiempo importantes sociedades, y á fin de alentar el espíritu de empresa se promulgó la ley de 11 de Julio de 1865 que destinó 100 millones de reales á fomentar los riegos, dedicando dos terceras partes al anticipo de recursos á los propietarios que ejecutasen obras de esta clase y el resto á subvenciones para las empresas constructoras de presas, pantanos, canales de riego y desecamiento de lagunas.

La necesidad, cada vez más apremiante, de un Código de aguas que regulase su aprovechamiento y su dominio, cortando los abusos derivados de deficiencias en lo legislado, que señalara á las autoridades el círculo de sus atribuciones y á los particulares y empresas reglas precisas para promover el fomento del bienestar utilizando este precioso don de la naturaleza en fertilizar los calcinados campos de la Península, en aplicaciones industriales ó en el abastecimiento é higienización de los pueblos, vino por fin á quedar subsanada con la ley de aguas de 3 de Agosto de 1866.

No cabe en los límites de este libro ni aun el bosquejo de la misma, pero entre otros trabajos críticos merece mención especial el detenido estudio publicado en 1867 por el ilustrado ingeniero D. Mauricio Garrán en la *Revista de Obras públicas* con el título de *Apuntes sobre la ley de aguas* y el capítulo V de la *Notice sur l'etat des Travaux publics en Espagne*, presentado por el Gobierno español en la Exposición Universal de París de 1867.

Aquel Código constituyó un gran adelanto respecto de las dispersas disposiciones que regían con anterioridad en materia de aguas. Contenía siete capítulos, á saber: I De las aguas del mar. II De las aguas terrestres. III De los cauces ó corrientes de agua, de sus márgenes y de las accesiones.

IV De las servidumbres en materia de aguas. V Del empleo de las aguas públicas. VI De las concesiones de aguas públicas; y VII Del régimen y de la policía de las aguas, y de las jurisdicciones competentes.

III

Las obras de navegación, abastecimiento de aguas y riegos alcanzaron también gran vuelo en tiempo de Isabel II.

Reanudados los trabajos del Canal de Castilla en 1831 por una empresa subvencionada, tuvieron que interrumpirse durante la guerra civil, emprendiéndose de nuevo en 1842 para quedar terminados diez años después.

Consta de tres ramales. El de Alar del Rey á Serrón, ó canal del Norte, toma las aguas del Pisuerga y tiene 71 kilómetros de longitud; el segundo nace en Calahorra, se alimenta del Carrión y termina en Rioseco con 77 kilómetros, y el del Sur, ó canal de Campos va desde el Serrón á Ríoseco y Valladolid con 79 kilómetros, ó sea en junto 227 kilómetros y 49 exclusas. Se dédica principalmente á la navegación y á dar fuerza motriz á algunas fábricas, siendo bastante limitado el aprovechamiento de las aguas para el riego.

Vencidas las principales dificultades de esta obra tan importante , se pensó en realizar una red de canales de navegación, tomando como base los abiertos en Castilla. Se mandó estudiar en 1849 las prolongaciones de Medina de Ríoseco á Zamora y de Valladolid á Segovia con un ramal al Duero, con el propósito de hacerlo navegable hasta Oporto, ordenando en 1851 el proyecto de unión del Océano con el Mediterráneo mediante un canal de tramo divisorio para enlazar las cuencas del Duero y del Ebro. Pero el territorio de la Península era demasiado quebrado para salvar en buenas condiciones económicas sus empinadas cordilleras, y como se había desatendido la construcción de las vías navegables durante los dos siglos anteriores que constituyeron la época de su mayor auge, el invento de los

ferrocarriles atenuó su necesidad y detuvo en España la realización de nuevos canales navegables, á pesar de la mayor economía de sus arrastres.

Se intentó en cambio mejorar los cauces de los ríos concediéndose á Mr. Pourcet por la ley de 26 de Noviembre de 1851 autorización para comunicar á Zaragoza con el mar siguiendo el curso del Ebro hasta Amposta y ejecutando el canal de San Carlos de la Rápita. Se le dió el privilegio exclusivo de la navegación con vapores por 99 años, el derecho de peaje en las exclusas, el producto de los riegos y el de los saltos de agua, prometiéndole además un interés de 6 por 100 sobre el capital invertido en las obras aumentado en 25 por 100.

Cedió Mr. Pourcet sus derechos en 1852 á la «Real Compañía de Canalización del Ebro,» la cual ejecutó bajo la dirección de varios ingenieros franceses del Cuerpo de *Ponts et Chaussées* trabajos de gran importancia, pero no correspondieron los resultados de la explotación á las esperanzas concebidas, y como no completó la Sociedad las obras prometidas en su contrato, se le dirigieron duras recriminaciones, quedando más adelante abandonada la empresa. (1)

Los proyectos de los Sres. Millán y Clemente para volver á hacer navegable el Tajo sirvieron de base á algunas obras ejecutadas de 1855 á 1861, en las que se invirtieron 3,46 millones de reales. (2)

Se construyó en Sevilla el muelle del Comercio contiguo á la torre del Oro, pero hubo que suspender su continuación en 1853 al encargarse de las obras del puerto el Cuerpo de Ingenieros de Caminos porque resultaba demasiado bajo quedando sumergido y cubierto de una gran capa de fango á la menor crecida. Por Real orden de 3 de Agosto de 1859 se aprobó el concienzudo *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*

(1) La Memoria anteriormente citada de Mr. Lesguiller *Sur les travaux de canalisation de l'Ebre*, impresa en 1862, contiene bastantes pormenores.

(2) Berecibar. *Navegación del Tajo. Revista de Obras Públicas*. Año 1864.

estudiado por D. Canuto Corroza y emprendidas las obras bajo la dirección de D. Manuel Pastor se realizaron con fortuna varias cortas aumentando bastante el fondo del cauce, y construídos varios muelles en comunicación con las vías del ferrocarril de Madrid á Cádiz, adquirió importancia comercial la capital de Andalucía frecuentando desde entonces su puerto los vapores y buques de gran porte.

Figura entre las obras más importantes de la época, el Canal de Isabel II de 70 kilómetros de longitud, derivado del Lozoya para surtir de aguas á Madrid que se construyó principalmente á expensas del Estado. Desde el tiempo de Carlos III se hicieron muchos estudios con objeto de aumentar la dotación de los viajes existentes [1] pero por decreto de 10 de Marzo de 1848 se nombró á los ingenieros don Juan Rafo y D. Juan Rivera para que examinaran sobre el terreno varios proyectos anteriores, demostrando con el suyo publicado el año siguiente la posibilidad de la realización del pensamiento.

El Real decreto de 18 de Junio de 1851 fijó en 10.000 reales fontaneros el mínimo del caudal de aguas que debía derivarse del Lozoya. Emprendidas las obras al poco tiempo, se verificó en Madrid el 24 de Junio de 1857 con gran solemnidad la inauguración del magnífico surtidor en presencia de la Reina Isabel II. Para conocer la historia de este canal se puede consultar la colección de *Memorias sobre el estado de las obras* publicadas por su Consejo de Administración, las de la Dirección general de Obras públicas y las debidas á los ingenieros D. José Morer, D. Lucio del Valle, D. Juan Rivera, D. Rogelio Inchaurrandieta, don Javier Sanz etc., varias de ellas insertas en la *Revista de Obras públicas*, [2] así como diferentes artículos debidos á su redacción, y la Memoria antes mencionada del servicio

[1] *Canal de Isabel II* por D. Victor Martí. *Revista de Obras públicas*. Año 1858

[2] Tomos III, V, VI, VIII, IX, XII, XV etc. y en la *Colección de Memorias y documentos*. Años 1857 y 58.

de Obras públicas presentada en la Exposición de París de 1867. Los gastos hechos en el canal y la distribución interior de Madrid ascendían en 31 de Diciembre de 1868 á 54.483.722 pesetas. (1)

Tocaban á su término en 1868 las magníficas obras del acueducto de Tempul de 46 kilómetros de longitud destinado al abastecimiento de la ciudad de Jerez de la Frontera que se construyeron bajo la dirección del notable y malogrado ingeniero D. Angel Mayo. (2)

La Compañía del Pantano de Níjar ejecutó en la Provincia de Almería de 1841 á 1850 esta obra importante destinada al riego de 13.000 hectáreas y al embalse de quince millones de metros cúbicos. Parece que no han correspondido los resultados á las esperanzas, porque el nivel del agua no pasa de la mitad de la altura de la presa. (3)

Después de tantas tentativas infructuosas para emprender la grandiosa obra del Canal de Urgel se constituyó en 1847 la sociedad que encomendó el proyecto á los ingenieros Sres. Puigdollers y Ardanaz. Obtenida en 1853 la adhesión de 1600 propietarios y hecho el traspaso á la compañía titulada *Canal de Urgel* inauguró al poco tiempo los trabajos, construyéndose bajo la dirección de D. Domingo Cardenal, quien realizó con fortuna la perforación del gigantesco túnel del Monchar y las demás obras de su largo trayecto de 144 kilómetros que se terminaron en 1861. El elevado coste de 113 millones de reales creó á esta empresa una situación embarazosa. (4) (5) (6)

La *Compañía Ibérica de Riegos* estaba construyendo el Canal del Henares en las provincias de Guadalajara y Madrid y el del Esla en las de León y Zamora.

---

(1) *Memoria de las Obras públicas* en 1867, 68 y 69.

(2) *Anales de Obras públicas*. Tomo III Obras del acueducto de Tempul por D. Angel Mayo.

(3) *Estadística de Obras públicas*. Años 1893 y 94. III Ríos y Canales. Cuadro núm. 3.

(4) *Canal de Urgel*. Datos de la Memoria de la Sociedad publicados por D. Eugenio Barrón. *Revista de Obras públicas*. Año 1862.

(5) *Tratados de aguas y riegos* por D. A. Llauradó Cuenca del Ebro.

(6) Royo. *Memorias sobre riegos*. VI.

Huelga entrar en más pormenores de este período por ser ya muy extensas las *Memorias sobre las Obras públicas* de la Dirección general. Comprende la correspondiente al año 1868 en el Capítulo VI titulado Encauzamiento de ríos y navegación fluvial la reseña del Guadalquivir, del Duero y del Ebro, y el capítulo VII de «Canales de navegación y de riego» se ocupa de los de Castilla y el Imperial de Aragón.

El capítulo VIII relativo á los «Aprovechamientos de de aguas abarca la reseña de los canales de riego existentes en 17 provincias aunque no han obedecido todos los trabajos al mismo plan, puesto que algunos son bastante más minuciosos que otros faltando además varias comarcas de las más ricas en regadío. Consigna los pantanos de diez provincias faltando también otras muchas, y el artículo III se refiere á los Abastecimientos de aguas para poblaciones.

El capítulo IX trata de «Desecación y saneamiento de terrenos; el X de «Divisiones hidrológicas.» Los datos estadísticos aparecen en las partes II y III comprendiendo los gastos ejecutados en los canales Imperial, de Urgel y del Lozoya en los referidos años 1867, 68 y 69.

De 1850 á 1863 gastó el Estado 156,70 millones de reales en el ramo de canales, pero no obstante la longitud de todas nuestras vías navegables con inclusión de los ríos solo medía en 1868 679 kilómetros mientras era en Francia de 11.521 kilómetros ([1]) gracias á su territorio llano, á sus caudalosos cursos de agua y á los grandes desembolsos hechos en sus obras públicas.

IV

Las leyes de la *Novísima Recopilación* y las *Ordenanzas de la Armada* habían encomendado—según se ha visto en los capítulos anteriores—á la jurisdicción de Marina la policía y las obras de los puertos.

([1]) *Annuaire de l'economie politique* por Maurice Block. Paris 1897.

No obstante, habían subsistido los antiguos Consulados ó Casas de Contratación en Bilbao y algunas otras ciudades manejando los asuntos concernientes á sus muelles por las Corporaciones locales. Estuvo en la capital de Vizcaya durante el otoño del año 1842 el Director General de Caminos D. Pedro Miranda acompañado del Inspector de Obras públicas del distrito D. Francisco A. de Echanove, á quienes visitó una comisión del Consulado «á fin de inclinar su ánimo á favorecer y promover las obras más ventajosas á esta barra y puerto.»

Es preciso advertir que por Real decreto dado en Vitoria en 29 de Octubre de 1841 por la Regencia de Espartero se dispuso la traslación de las aduanas, situadas á la sazón en los límites de Castilla, á las costas y fronteras, con cuya medida desaparecieron los arbitrios cobrados anteriormente para las obras; y como en 1844 se privó al Consulado de su antiguo carácter dejándolo reducido á Junta y Tribunal de Comercio, pasó el servicio del puerto á cargo de la Dirección de Caminos y Canales y de los Ingenieros del Estado.

La Instrucción de 1845 para ejecutar las obras públicas—antes mencionada—había comprendido como tales los puertos de mar, los faros y el desecamiento de lagunas, y habiéndose facultado al Gobierno en la ley de Presupuestos de 1842 para establecer un sistema completo de faros y balizas en las costas de España, se encomendó el proyecto al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas, aprobándose el plan de Alumbrado marítimo por Real decreto de 13 de Septiembre de 1847.

Decía el preámbulo que hasta una época reciente estuvieron los faros de la Península abandonados al servicio de las localidades, no interviniendo el Gobierno sino cuando se reclamaba su atención para hacer efectivos los impuestos destinados á su sostenimiento. A tan lamentable descuido se debía que esta nación marítima de tan dilatadas costas no contase sino veinte luces de iluminación en su litoral y sus puertos, y para corregir el mal presentaba la Comisión una

Memoria luminosa con mapa y cuadro explicativo de los parajes en donde debían establecerse 105 luces de todas clases, así como gran número de boyas y balizas. En el articulado del decreto se disponía que pidiera el Gobierno á las Cortes el crédito de 20 millones de reales con destino á las obras y la autorización para crear el impuesto de faros en vez del existente de fanal y linterna.

El ramo de puertos pasó al Ministerio de Fomento—que sustituyó al de Comercio, Instrucción, etc.—por Real decreto de 17 de Diciembre de 1851. Las obras y la limpia de los de interés general las debía costear el Estado, y los puertos de interés local entre el mismo y el pueblo interesado. El producto de los impuestos de fondeadero, carga y descarga se aplicaría precisamente á la limpia y conservación, facultándose además al Gobierno para crear arbitrios especiales en determinados puertos con destino á los trabajos nuevos.

El Reglamento de 30 de Enero de 1852 para la ejecución del decreto dividió los puertos en tres clases. Se declararon de interés general: Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Vigo, Santander, Palma, y los de refugio de Rosas, Mahón, Alfaques, Cádiz, Abra de Bilbao y otro en Asturias, ó sean 13. De interés local de primer orden: Tarragona, Alicante, Almería, Bonanza, Huelva, Pontevedra, Coruña, Gijón y San Sebastián, es decir, 9, y se designaron como de interés local de segundo orden los restantes que tuvieran obras, en número de 99.

Aquel decreto orgánico del ramo declaró que «la administración, servicio y obras de los puertos corresponde al Gobierno y corre á cargo del Ministerio de Fomento,» más observaba D. Canuto Corroza en su notable *Estudio sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y los puertos* que después de doce años, ó sea en 1863, «está todavía muy lejos de haberse cumplido; nada hay en el Ministerio de Fomento respecto de administración y servicio de los puertos; y en cuanto á la ejecución de las obras que

en él radican se ve á veces bastante contrariado, como más tarde se hará notar.

Aludía el distinguido ingeniero á los inconvenientes de hallarse dividida la administración de los puertos y á la conveniencia de hacerla enteramente civil—como en las demás naciones—cesando la Marina de Guerra en las Capitanías de puerto y otras funciones ajenas á su instituto.

Hizo también la crítica del Real decreto en cuanto á las obras de puertos que debía costear el Estado, el cual sólo se comprometía á pagarlas en las principales ciudades, cobrando en cambio los impuestos de fondeadero, carga y descarga en las pequeñas poblaciones que las dejaba, no obstante, abandonadas á sus propios recursos. En 1858 se construían pocos puertos en España, pero costeaba el Estado los de Tarragona, Almería y San Sebastián, declarados de interés local de primer orden, y los de Bayona, Carril, Marín, Ferrol comprendidos en la última categoría, mientras Barcelona, Valencia y Vigo, clasificados de interés general y por tanto á cargo del Erario, se construían: el primero con fondos locales, el segundo con 80 por 100 del mismo origen y 20 por 100 del Estado, y el tercero por partes iguales entre ambas procedencias.

El Real decreto de 3 de Febrero de 1853 relativo á los proyectos y obras procuró deslindar las atribuciones entre las autoridades de Marina y los ingenieros de caminos, pero mantuvo la jurisdicción militar en el servicio de los puertos comerciales.

Comprendiendo el Ministro de Fomento la necesidad de basar la construcción de esta clase de obras en principios más justos, llevó á las Cortes en 1858 el proyecto de ley mediante el cual ejecutó el Gobierno desde entonces todos los puertos reclamados por las localidades de cualquiera categoría, siempre que reintegrasen el 50 por 100 del costo en diez anualidades.

Esta disposición tan fundada contuvo los perniciosos efectos del favor y de la influencia, encauzó la iniciativa de

los pueblos que, al sufragar la mitad de los gastos, tendrían buen cuidado de no promover obras inútiles, y produjo el resultado de que á los cinco años de promulgada la ley había 20 puertos en construcción con un presupuesto de 200 millones de reales, y otros 21 en proyecto ó en estudio, cuyo coste se calculaba en otros 240 millones.

Para dar una idea de los proyectos estudiados y de las obras ejecutadas en este ramo desde el año 1833 á 1868 sería preciso tratar la materia con gran extensión, y encerrándonos dentro del plan trazado hemos de ceñirnos á exponer la reseña bibliográfica necesaria para orientar al lector que desee encontrar más pormenores.

Empezó á publicarse la *Revista de Obras públicas* en 1853 y dos años después la *Colección de Memorias y documentos*. El tomo I de esta última insertó el *Proyecto de mejora del puerto de Valencia y su limpia* por D. Juan Subercase, estudiado en 1851 y reformado en 1855, cuyo presupuesto ascendía á 41,68 millones de reales. Contiene el mismo volumen el *Proyecto de mejora del puerto de Santander* por D. Máximo Rojo, aprobado en Mayo de 1854, estimándose el costo de las obras en 4,15 millones.

D. Manuel Peironcely describió en 1855, tomo III de la *Revista*, los trabajos ejecutados en la dársena de San Sebastián; y debióse á D. José Rafo el de *Mejora y ensanche del puerto de Barcelona;* [1] se aprobó en Mayo de 1860 su presupuesto de 45,06 millones de reales. La Memoria del Sr. Rafo contiene minuciosos detalles de todas las obras ejecutadas en el puerto con anterioridad á su proyecto.

Publicó D. Celedonio Uribe en las columnas de la *Revista* en 1863 unos artículos titulados *Obras públicas de la Provincia de la Coruña*, describiendo el proyecto de malecón estudiado en 1860 para la capital con 4,65 millones de presupuesto y las obras del Ferrol, Muros y otros puertos secundarios.

---

(1) *Colección de Memorias y documentos*. Madrid, 1861.

Respecto de Bilbao contiene la reseña histórica de los trabajos ejecutados en este período la citada *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras de mejora de la ria* correspondiente al año 1881.

Se trabajó en tiempo de Isabel II en otros puertos de la Península á saber: en Elanchove, Laredo, Santoña, Ría de Avilés, Luarca, Marín, Almería, Cartagena, Alicante, Vinaroz y Tarragona según se puede comprobar en la *Memoria sobre las Obras públicas en 1867, 68 y 69 en lo relativo á puertos, faros, boyas, valizas, ríos, canales y aprovechamiento de aguas* debida á la Dirección General del ramo que contiene verdadera profusión de datos acerca de cada concepto de aquellos trabajos.

El estado núm. 2 se refiere á los estudios de puertos en fin de 1868 con indicación de los nombres de los autores de los proyectos, importe de los presupuestos y observaciones.

El número 3 comprende la lista de los que se estaban construyendo en la misma fecha valorados en 24,96 millones de escudos, y el núm. 4 es el Resumen general de los gastos hechos en las obras de puertos desde que empezaron, ascendiendo hasta el fin de 1868 á 15,37 millones de escudos ó 38,42 de pesetas. En el ejericio de 1868 se invirtieron en obras nuevas 3,75 millones de pesetas, suma próximamente igual á la del período de desarrollo de los trabajos públicos comprendido entre 1857 y 1863.

El estado núm. 12 de gastos de todas clases originados en los puertos y del rendimiento de los impuestos de fondeadero, carga y descarga en el referido año acusa 4,00 millones de pesetas para los desembolsos y 2,78 de ingresos.

Abarca la Memoria minuciosos detalles relativos á boyas y valizas así como al ramo de faros. Según el cuadro 36 produjo el impuesto de faros en 1868 532.922 pesetas y costó el servicio 689.005. De 1857 á 63 se gastó en este ramo el promedio anual de 7,40 millones de pesetas para establecer con rapidez el alumbrado marítimo de todas las

costas que estaba casi terminado en 1870 [1] según lo demuestra el estado núm. 40.

ORDEN DEL APARATO	Iluminados	Concluídos y sin encender	En construcción	En estudio	TOTAL
De 1.er orden.	13				13
De 2.°	15	1	»		16
De 3.°	26	1	1	2	30
De 4.°	22			3	25
De 5.°	22	3		2	27
De 6.°	44	»	1	2	47
Luces de enfilación . . .	15	2			17
Idem provisionales . . .	7				7
TOTALES. . .	164	7	2	9	182

V

Constituyen los ensanches de poblaciones un ramo importante de la ingeniería en que los españoles pueden envanecerse de su iniciativa y previsión. Cuando D. Ildefonso Cerdá contempló en 1844 en uno de sus viajes realizado en el extranjero, el grandioso espectáculo de las caravanas de viajeros que circulaban en los trenes y la llegada á la estación de término del tropel de inesperados huéspedes que penetraba por las angostas calles y buscaba albergue en las casas mezquinas de las viejas poblaciones, se elevó su espíritu á las más elevadas consideraciones de orden social. Empezó á meditar acerca de la transformación que los nuevos instrumentos de transporte y los incipientes inventos de la electricidad habían de originar en la estructura de los centros de población, organismos procedentes de civilizaciones meramente pasivas é inadaptables á la nueva vida que requería mayor espacio, mayor holgura y libertad para acomodarla á la expansión del inusitado movimiento y febril actividad debida á tan sorprendentes mudanzas.

Desde entonces fué Cerdá un apóstol de su idea y con-

(1) No aparece el estado correspondiente al año 1868.

sagrándose con fe y entusiasmo al estudio del trazado de las nuevas poblaciones escribió la voluminosa obra titulada *Teoría general de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la reforma y ensanche de Barcelona.* Produjo el sabio ingeniero con sus enseñanzas una revolución, estableciendo como fruto de tales estudios las reglas para la mejora y el trazado de las poblaciones, é hizo necesaria la ley de ensanche promulgada en 29 de Junio de 1864 que se basó en algunas de sus doctrinas, aunque sin aceptar las ideas radicales de su obra.

Otros ingenieros seguimos después sus huellas en diversos proyectos de la misma índole, y al autor de este libro correspondió el poder llevarlas á la práctica como Alcalde de Bilbao, en cuyo ensanche se han abierto las espaciosas calles -por regla general—mediante *la cesión gratuita* de los terrenos ocupados.

Las ciudades francesas se han embellecido gracias al sistema inverso de apertura de *bulevares* interiores por medio de derribos importantes en los barrios antiguos con la expropiación de las zonas colindantes, principio beneficioso que no se había introducido en nuestra legislación de enajenación forzosa en el reinado de Isabel II. En cambio, aventajamos á los países extranjeros, y especialmente á Francia, en el mecanismo de los ensanches, que desconocen casi en absoluto -salvo en los terrenos procedentes del dominio público—pudiendo ostentar la magnífica urbanización de Barcelona como verdadero modelo para crear nuevas poblaciones, y otros ejemplos de menor importancia en otras ciudades y villas españolas.

La organización del servicio de Obras públicas era en 1867 la siguiente:

Se consideraban como tales todas las construcciones ejecutadas con un objeto de utilidad pública, dividiéndolas en carreteras y ferrocarriles; puertos, faros, boyas y balizas; canales de navegación y de riego; concesiones de aguas,

saneamiento de lagunas y terrenos pantanosos, y construcciones civiles destinadas á edificios públicos.

Estaban encomendados estos servicios al Ministerio de Fomento y á su Dirección General de Obras públicas, con algunas excepciones relativas á ciertas construcciones civiles que dependían de Gobernación. Las de interés general se costeaban por el Estado, ejecutándose los trabajos por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y las obras públicas provinciales y municipales tenían la organización anteriormente explicada.

Para construir las del Estado se podían seguir dos procedimientos: el de costearlas por el Tesoro, por empresas concesionarias ó por particulares. En el primer caso se ejecutaban generalmente por contrata, sujeta á la medición de las obras y al pago con arreglo á un cuadro de precios afectados de la rebaja obtenida en la subasta, empleándose el sistema de administración en algunas cimentaciones y obras hidráulicas difíciles de vigilar, así como en ciertos trabajos de escasa importancia ó en los conflictos de orden público motivados por la pérdida de las cosechas ú otras calamidades que exigían el empleo inmediato de masas de braceros en las comarcas más castigadas.

Basada la Administración española en el principio de la más absoluta desconfianza, se ha extremado aquí el sistema de pública licitación, hasta el punto de otorgar la construcción de las obras del Estado de mayor importancia á cualquier individuo, nacional *ó extranjero,* con tal de que presentara la fianza señalada en el pliego de condiciones y una oferta más barata que la de los demás proponentes. Sucede lo contrario en Francia, en donde no consiente su democrática república esta inusitada igualdad entre los licitadores, exigiendo, por el contrario, para que puedan tomar parte en las subastas de obras públicas costeadas por el Estado, las provincias ó los ayuntamientos un *título de capacidad* que examinaremos al tratar de la legislación vigente en España.

La Dirección general de Obras públicas estaba aquí dividida en los negociados correspondientes á los servicios técnicos de carreteras, ferrocarriles, concesiones, puertos y aguas, construcciones civiles, contabilidad y ordenación de pagos. La Dirección debía proponer al Ministro el plan de la construcción, reparación y conservación de las obras diversas; preparar las instrucciones y formularios para los trabajos de los ingenieros encargados en las provincias del servicio; hacer la distribución del personal del ramo; examinar los proyectos, presupuestos y liquidaciones de las obras; proponer las reformas y mejoras requeridas en el servicio y redactar anualmente las Memorias descriptivas y estadísticas concernientes al progreso de las obras públicas.

Convertido en cargo político el de Director general del ramo y desempeñado por lo tanto con mucha frecuencia por personas que han carecido de conocimientos técnicos en el ramo, ha constituído la rueda principal del organismo la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, compuesta de cinco Inspectores generales de primera clase y quince de segunda. La Junta se divide en cinco secciones: de asuntos generales, carreteras, ferrocarriles, puertos y faros y aguas, sometiéndose á su informe los reglamentos del servicio, todos los proyectos de obras públicas, las informaciónes abiertas por faltas cometidas por los ingenieros ó sus subalternos en el desempeño de sus funciones y los demás asuntos que quiera consultar la Dirección.

La plantilla del Cuerpo se componía en 1867 de los 20 Inspectores generales mencionados, 30 ingenieros jefes de primera clase y 50 de segunda, 80 ingenieros primeros, 120 segundos, considerándose como aspirantes los alumnos de la Escuela de quinto y sexto año, verificándose todos los ascensos de la carrera por rigurosa antigüedad. Para auxiliar en sus trabajos á los ingenieros existía el Cuerpo de Ayudantes dividido en cuatro categorías y además el de Sobrestantes de Obras públicas.

VI

Se había conseguido organizar convenientemente el ramo de Obras públicas del Estado, todavía tan atrasado al advenimiento de Isabel II; pero las Exposiciones Universales, ya aclimatadas en el comedio del siglo, demostraban el auge extraordinario alcanzado por tan importante servicio público en otros países más afortunados.

A la celebrada en París en 1855 acudieron en Comisión del Gobierno español los ingenieros D. Lucio del Valle, don Ramón de Echeverría y D. Andrés Mendizábal quienes consignaron el fruto de sus observaciones en los *Apuntes sobre los objetos correspondientes al ramo.*

Descollaban los puentes de mampostería de Napoleón, los Inválidos y Alma y el de palastro de Arcole levantados sobre el Sena; los tubulares de Britania y Victoria; el de celosía de Offenbourg y los combinados de Chepston y Saltash. Los grandes túneles abiertos á través de elevadas cordilleras; los ferrocarriles subterráneos proyectados en Londres; los docks de Liverpool y de Grimsby, los cables submarinos y algunas otras obras notables demostraban los progresos extraordinarios del arte de la construcción.

En este envidiable cuadro se destacaban los países anglo-sajones, Inglaterra, los Estados Unidos y el Canadá, siguiendo, Francia, algunos Estados de Alemania, Bélgica, Holanda, Cerdeña y Suiza. Brillaba la Gran Bretaña por la grandiosidad de sus empresas, la osadía de sus ingenieros y el éxito maravilloso que generalmente coronaba sus esfuerzos realizando obras gigantescas no sólo por el vigoroso espíritu de asociación, si no por el Estado que invertía la suma de cien millones de reales en el puerto de Holihead, aunque á veces malgastaban los ingleses en sus obras sumas excesivas.

El Canadá, á pesar de su reducida población, había invertido en poco tiempo 545 millones sin contar los ferrocarriles. Francia dedicó en el reinado de Luis Felipe de 600 á

700 millones de reales anuales á obras públicas y el Imperio aumentó considerablemente las consignaciones. La exposición presentada por Alemania demostró la iniciativa de sus ingenieros en las locomotoras Engerth y en otros trabajos, siendo también muy lucida la de Bélgica. No alcanzaba España á estas naciones tan ricas y cultas, pero entraba de lleno en las corrientes del progreso.

A mediados del siglo había tomado gran vuelo la construcción de las redes de ferrocarriles en todos los países adelantados, que por las suaves pendientes de sus trazados originaron muchas obras gigantescas de puentes y viaductos de fábrica y largos túneles, causando un portentoso desarrollo de la ingeniería.

Contábase desde el primer cuarto de la actual centuria con el recurso de los tramos colgados, pero los hundimientos ocurridos en América, Inglaterra y Francia por la acción del viento ó el paso de comitivas los proscribieron en absoluto para los ferrocarriles y redujeron mucho su empleo, aun en las carreteras. No se dieron por vencidos los *yankees,* quienes perfeccionaron los tramos colgantes adoptando al propio tiempo las vigas armadas, ó sea un sistema mixto, con cuya feliz amalgama terminó en 1856 el ingeniero Rœbling el célebre puente del Niágara, de 246 metros de luz, destinado al paso de trenes.

Pero la abundancia de maderas y lo caudaloso de los ríos del continente americano indujeron á los constructores de su vasta red de caminos de hierro á reducir el número de pilas en los puentes, adoptando las vigas armadas de diferentes clases, á saber: suspendidas de un arco, ó de los sistemas Town, Long ó de Howe.

Los ingleses apelaron con preferencia al hierro por efecto de la escasez de sus bosques, y desechando la fundición para sustituirla por el metal forjado construyó Roberto Stephenson en el ferrocarril de Chester á Holyhead los puentes tubulares de ConWay y Menai con luces de 122 y 140 metros respectivamente. Llamaron en 1849 á Colonia

al fabricante británico Fairbairn para proyectar el puente sobre el Rhin, y en los años siguientes se edificaron numerosas obras importantes de esta clase, entre ellas el de Moerdyck, en Holanda, terminado en 1868, con tramos de 100 metros de luz.

La composición de las vigas metálicas sufrió muchas variaciones: en Burdeos se adoptaron las cruces de San Andrés; en Plymouth el sistema *bowstring* aplicado por Brunel; en Baviera el llamado Pauli de tablero intermedio; en el Mersey los tramos mixtos de hierro forjado y fundición, y en América las vigas articuladas, predominando en Europa las llamadas de celosía aplicadas en los puentes de Strasburgo y Colonia. Estas se emplearon con gran éxito en los viaductos, montadas sobre pilas metálicas caladas á 78 metros de altura en el de Friburgo, produciendo un efecto sorprendente el paso de trenes sobre estas ligeras construcciones, cuyo perfeccionamiento se debió al progreso alcanzado en los métodos de cálculo.

Pertenecen al mismo período otras obras colosales, como el túnel del monte Cenisio, en donde los ingenieros italianos aplicaron las perforadoras mecánicas y las máquinas ventiladoras; el canal de Súez, dirigido por facultivos franceses que inmortalizó el nombre de su iniciador Mr. F. Lesseps y fué notable en el arte de las construcciones por el empleo de dragas de largos pescantes.

El cúmulo de obras nuevas exigido por las vías férreas reformó por completo los métodos de construcción con las fundaciones tubulares, el empleo de cámaras de aire comprimido para trabajar bajo el agua, las campanas de buzo, escafandras, grúas, montacargas y sistemas de montaje. La Exposición Universal de París de 1867 ofreció no pocos progresos á la admiración de los visitantes, pero si descollaban las construcciones metálicas y la maquinaria en el ramo de Obras públicas, no por esto se abandonaban los puentes y viaductos de fábrica, ostentando la sección

francesa los modelos de Morlaix, Aulne y Point du Jour.

España siguió entonces menos perezosamente que en épocas anteriores el impulso de otras naciones. Durante el primer período del reinado que nos ocupa se ejecutaron los puentes colgados de Fuentidueña, Menjíbar, el Gállego y algunos más; los puentes de arcos de fundición del sistema Polonceau de Triana en Sevilla y de Isabel II en Bilbao, construídos en 1845, y más adelante se aplicaron los grandes tramos metálicos en los ríos principales y en no pocos viaductos, exigidos por lo quebrado del terreno.

Bien patente fué el adelanto de la Península en aquel certamen internacional; se expusieron los modelos de faros de la isla de Buda—de 53 metros de altura—de la torre de Hércules en la Coruña, Finisterre y algunos más; de los puertos de Tarragona, Valencia y la Coruña, del airoso puente del Grado, sobre el Cinca, formado por un arco de 70^{m} de luz; de las exclusas de Valdegurriana, en el Canal Imperial; de los depósitos y otras obras del Canal de Isabel II, y numerosos planos y fotografías de otras muchas obras públicas, y todo ello acompañado de la excelente Memoria antes mencionada.

Según una persona tan competente como D. Eduardo Saavedra, fué airoso el papel representado entonces por España, superándonos solamente Francia en la cantidad de objetos presentados y en el buen aspecto del conjunto. El Jurado del grupo votó un gran premio para nuestra Dirección general de Obras públicas, pero el Consejo Superior de la Exposición declaró fuera de concurso á los Gobiernos, fundándose en lo desproporcionado de sus recursos respecto de la industria privada.

Resumiendo: la administración del servicio de carreteras y demás obras del Estado se inició por Fernando VI, adquiriendo cuerpo en los reinados de Carlos III y Carlos IV para sufrir algún retroceso en tiempo de Fernando VII.

Recibió en cambio un sello de organización metódica y ordenada con los ministros de Isabel II, entre los cuales descollaron algunos por su capacidad administrativa, arrancando la perturbadora omnipotencia parlamentaria desde el término de aquel reinado.



CAPÍTULO III

Período revolucionario.

I. Sentido descentralizador de las leyes orgánicas de 1868.—Preámbulo de las bases del decreto-ley de Obras públicas dictado en 14 de Noviembre.—Transición del monopolio administrativo al régimen de libertad.—Pone en tela de juicio el dominio público. —Esperanzas de acrecentar la vida de las regiones.—Promesa de que el Estado se desentendería de invertir sus capitales en Obras públicas

II. Los economistas en el Gobierno.—Sus ideas en la materia.—Inexactitud histórica del preámbulo.—Vaticinio de que los Gobiernos extranjeros renunciarían á la construcción de Obras públicas.—Ha sucedido lo contrario.—Acierto en la tendencia de reconocer personalidad propia á las diputaciones y ayuntamientos.—Dispone la abolición del sistema de subvenciones.

III. No se dicta la ley para desarrollar aquellos principios.—Reforma de las disposiciones sobre expropiación forzosa.—Abandona el Estado 2.500 kilómetros de carreteras.—Varias diputaciones se hacen cargo de ellas, pero luchando con falta de recursos para conservarlas.—Resultados deplorables de la medida.—Disposiciones dictadas en el servicio de carreteras del Estado.—Disolución de la Junta delegada de Cataluña.

IV. Concesiones de tranvías sobre las carreteras sin pública licitación.—Se restablece el sistema de subvenciones á las Compañías de ferrocarriles.—La ley de 1870 para completar el plan de ferrocarriles fué el fruto de la liga de los interesados en los auxilios del Estado.—Prodigalidad de aquel período.—Se mantienen los privilegios arancelarios de las empresas.

V. Ley de canales de riego de 1870.—Las concesiones son á perpetuidad, con libertad de tarifas y subvención obtenida del aumento de tributos.—El principio descentralizador no da resultado en el ramo de carreteras por la penuria de las diputaciones, pero promueve la constitución de Juntas de obras de puerto.—Monopolios derivados de las concesiones de muelles á particulares.—Fracaso de las bases.

I

El alzamiento de Septiembre de 1868 originó la caída de la dinastía y una serie de disturbios traducidos en repetidos cambios de las instituciones fundamentales. Los vencedores de Alcolea instalaron el Gobierno Provisional, al que sucedió la Regencia de Serrano, el reinado de Amadeo I de Saboya, la República, el golpe de Estado del 3 de Enero y al finalizar el año 1874 la Restauración con Alfonso XII, comprendiendo, por tanto, este capítulo seis años y cuarto.

Los autores de la Revolución creyeron que todos los males de España se derivaban de la deficiencia de las libertades públicas, asegurando que el mágico conjuro de su restablecimiento y ampliación bastaría para realizar una completa metamórfosis en la Península; mas no siendo propias de este lugar las disquisiciones políticas, ha de limitarse nuestro análisis al objeto concreto del libro.

No tardó el nuevo Gobierno en plantear con no poca actividad una serie de reformas radicales, por regla general, para modificar los diversos servicios. En 21 de Octubre de 1868 promulgaba por decreto las leyes orgánicas municipal y provincial, inspiradas en cuanto á las obras públicas promovidas por los ayuntamientos y diputaciones en un sentido descentralizador digno de aplauso, pero la reforma trascendental en la materia se dictó en 14 de Noviembre inmediato precedida del célebre preámbulo debido á la bien cortada pluma del ilustre D. José Echegaray, Director de Obras públicas á la sazón.

Decía la exposición:

«Por importantes que sean las obras públicas, y grandes los intereses que representan, no constituyen una excepción á las leyes económicas del trabajo humano: progresan con la libertad, se paralizan con los sistemas restrictivos, y en la industria privada y en la asociación libre estriban su porvenir y su engrandecimiento. Pero en este ramo de la actividad social, como en todos los restantes, hay épocas sucesivas, hay estados transitorios, hay momentos, en fin, que deben conocerse y estudiarse, para acomodar á ellos las reformas, convirtiendo de esta suerte en hecho la idea y en realidad la teoría de la manera más rápida y segura.

El monopolio del Estado representa de hecho el primer período de las obras públicas en la Europa moderna; el Estado es, en efecto, en dicho período la única fuerza creadora de estas inmensas máquinas industriales que envuelven en una red de hierro á toda una nación, que rompen un istmo, que contienen un mar, que iluminan quinientas leguas de costa: él construye, pero no deja construir; de la misma manera que enseña y no permite enseñar, que da crédito y anula ó limita el de los particulares, que mantiene un culto y da un Dios, y sin embargo, no tolera ni otros dioses ni otros cultos que á los suyos hagan competencia. Es éste el momento del absolutismo gubernamental; es la concentración de todas las fuerzas en la unidad; es, por decirlo así, el panteismo administrativo.

A esta realidad opresiva y absorbente, producto de varias causas históricas, se opone un ideal que al fin un día llegará á realizarse en la historia, y es aquel en que, sin restricciones ni obstáculos, trabajan todas las fuerzas de la nación, desunidas unas, libremente organizadas otras, mientras el Estado, depuestas sus pretensiones de industrial, no hace ya, no impide que los demás hagan, y entre los individuos y las asociaciones, que funcionan en toda la plenitud ds su autonomía, se conserva neutral para mantener derechos y administrar á todos recta é imparcial justicia.

Y entre aquel momento de monopolio administrativo y este de libertad se extiende más ó menos rápido un período de transición, período necesario, fatal, inevitable según ciertas escuelas, que puede y debe evitarse según otras, y es aquel en que el Estado todavía funciona, y así, emprende grandes trabajos de utilidad general, conserva la alta ciencia en sus escuelas, sostiene un culto en sus templos, y es dispensador de crédito; pero el monopolio ha desaparecido, y á la par que el Estado, como promesa para el porvenir, como nueva sociedad que se organiza, funcionan los individuos en su esfera propia, y funcionan las pequeñas ó las grandes asociaciones en más amplias esferas.

Esta transición, en el concepto de algunos pensadores, podrá abreviarse; pero fuera empeño vano y aun temerario suprimirla, porque según ellos en las naciones, como en la naturaleza, no hay saltos bruscos, no hay nunca faltas de continuidad; y como entre dos direcciones distintas, á menos de choque y ruina, hay una curva de unión más ó menos amplia, y entre dos puntos de una línea, á menos de rotura, otros intermedios, así también entre dos sistemas administrativos opuestos hay una época de transición, en la cual se aprovecha para el nuevo régimen, y hacia el que, sin bruscas sacudidas, se dirige toda la fuerza viva del período precedente, todas sus conquistas, todo aquello, en fin, que á pesar del monopolio se realizó y merezca conservase.

No todos aceptan, sin embargo, este período transitorio: muchos combaten su necesidad y su conveniencia, y aun hay quien lo considera como un peligro, porque es una tregua que á los antiguos sistemas se concede y en el que quizá se rehagan de un primer vencimiento.

Pero sobre una y otra teoría, tal vez armonizándolas, hay un criterio práctico, y es el de la opinión pública: lo que ésta acepte y proclame es indudable que puede realizarse, porque donde está la idea clara y enérgica está la realidad; lo que desconozca y rechace, por excelente que sea, debe esperar mejores tiempos, porque no llegó su hora. Y esta consideración tiene aun más fuerza tratándose de intereses materiales, en los que los pueblos son los verdaderos conocedores y los verdaderos jueces.

Este es el criterio supremo á que obedece nuestra grande y gloriosa revolución; grande y gloriosa, por la pureza abstracta de las ideas y de las libertades que proclama, y no menos por el profundo sentido práctico que posee, y merced al cual distingue lo remoto de lo próximo, lo que vaga en el porvenir de lo que

puede hoy mismo, y ya para siempre, encarnar en la inmediata y palpable realidad.

Este debe ser, por lo tanto, el criterio que adopte el ministro que suscribe, sobre todo en materia tan vital, y que se relaciona con intereses tan profundos y tan extensos de la nación española. Así el Estado seguirá construyendo obras, mientras la opinión pública lo exija, pero sólo en un caso: cuando una necesidad imperiosa, general, plenamente demostrada lo justifique, y la industria privada no pueda acometer tal empresa; y por si este caso llega, se establecen reglas como garantía contra la arbitrariedad. En oposición á estas restricciones en que al Estado se encierra, la industria privada, la acción libre del individuo, hallarán todas las facilidades compatibles con sagrados derechos que la Administración no puede en modo alguno sufrir que se atropellen.

Cuando una persona, una Sociedad ó una empresa, se proponga construir cualquiera obra de las que se comprenden bajo la denominación de públicas, y no pida al Estado auxilio alguno, ni invoque el derecho de expropiación, sea cual fuere la importancia de dicha obra, el Estado no debe intervenir en ella, y así lo consigna el Ministro que suscribe en el art. 1.º del decreto. Toda petición es innecesaria en este caso, toda concesión improcedente, porque el particular ó la Compañía usan de un derecho sagrado, y hacerlo respetar, y cuando más impedir por reglamentos de policía que dañe otros derechos, es la única misión que compete al poder central.

El Estado deberá tener conocimiento de la obra que se emprende, pero sólo á fin de imponer la contribución que corresponda y para suministrar noticias oportunas á la Estadística.

El art. 1.º es, según queda dicho, la libertad en obras públicas: es el radicalismo en toda su pureza. Cualquier persona que por sí, y sin intervención del Estado, adquiera los elementos indispensables para construir una carretera, un ferrocarril, un canal, elementos entre los que se halle la zona necesaria para establecer la obra, puede sin trabas, sin restricciones, sin que la administración se interponga, llevar á cabo la empresa que imaginó. Pero al salir del radicalismo y descender al terreno de los hechos y de las prácticas establecidas; al consultar nuestras costumbres y toda nuestra legislación, al ver lo que sucede en Europa y lo que sucede en América, preciso es confesar que hay en obras públicas, y no sólo en España, sino en todas las naciones civilizadas, dificultades más serias y problemas más complejos de los que, á primera vista, ó tras un superficial examen, se descubren; y aun estas dificultades y estos problemas se relacionan, y, por decirlo así, engranan hondamente con otras cuestiones de más alcance político y social que el que puedan tener los trabajos de una vía férrea, de un desecamiento ó de un puerto. Estas trascendentales cuestiones, á que se refiere el Ministro que suscribe, son las siguientes: el dominio público; la expropiación; el valor político y civil de la unidad provincia y de la unidad municipio ante esta otra unidad, la nación.

Sin resolver previamente estos tres problemas, sin fijar para cada uno de ellos

criterios seguros y principios inquebrantables, inmensos son los obstáculos con que se choca al abordar de lleno el problema práctico de la construcción de obras públicas; y fácil es convencerse de esta verdad á poco que en ello con calma y sin pasión se medite.»

Discutía á continuación si los nuevos principios revolucionarios anulaban ó sostenían el dominio público, declarándose incompetente el Ministro—que era D. Manuel Ruiz Zorrilla— para fallar la discordia de las escuelas, optando por mantenerlo toda vez que representaba un derecho social vigente en las leyes, «del que sólo el país solemnemente representado podía hacer renuncia. En esta hipótesis, ningún particular puede construir obras en el dominio público sin previa autorización.»

Analizaba después el segundo punto presentando los argumentos en pro y en contra de la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, decidiéndose también por aplicar el mencionado principio.

«Resta por tratar el último de los tres problemas mencionados, á saber, el que se refiere á las atribuciones de las provincias y de los municipios en punto á construcción de obras públicas.

La libertad de la provincia, la libertad del municipio son dos de los grandes principios proclamados por la revolución: dar vida propia á estas importantísimas agrupaciones, romper las ligaduras que las oprimen, y, en una palabra, convertirlas en verdaderas personas morales, es lo que se ha propuesto el Ministro que suscribe, al menos en cuanto se refiere á obras públicas, y es lo que consigna en el art. 10 al igualarlas en un todo á los particulares. Pero si pueden como miembros de la familia española y con arreglo á dicho art. 10, que es reproducción del art. 1.°, proyectar, construir y explotar obras públicas sin que el Estado intervenga, en cambio al pedir el derecho de expropiación, ó al penetrar en el dominio público, están también sujetas á las mismas reglas que las demás personas; y entre la provincia ó el municipio que pretenda expropiar un terreno, y el legítimo dueño de éste, se hallará siempre el Gobernador, y en alzada el Ministro del ramo, para fallar entre ambos, porque primero que habitante de la provincia, es el expropiado ciudadano español.

Distintos serían estos trámites en un país en que la provincia gozara de vida política y civil, no subordinada á otra alguna, y en el que sólo estuviera unida á las demás provincias por el lazo de relaciones externas: allí cada una por su propio derecho vencería la voluntad del expropiado, sin apelación posible de éste á un poder superior; pero donde la unidad nacional afortunadamente existe, toda persona que se sienta agraviada debe encontrar camino libre para ir hasta el

más elevado Tribunal, y el límite de la provincia no puede ni debe ser barrera inaccesible para el que busca justicia y reparación. Hé aquí por qué el art. 10 no establece diferencias, en cuanto á declaración de utilidad pública, entre la Provincia y el Municipio por una parte, y los particulares por otra.

Sólo resta al Ministro que suscribe hacer algunas observaciones en cuanto á las obras del Estado; y aquí conviene examinar, siquiera sea brevemente, lo que han sido y lo que deben ser.

Para darse cuenta exacta del carácter que afecta la legislación vigente de obras públicas, conviene fijar la atención en dos puntos radicalmente distintos: los fondos ó capitales con que se costean, y la persona ó entidad que las ejecuta. En un principio el Estado era capitalista é industrial, y así las obras se pagaban del Presupuesto y se construían por Administración: en estos últimos años ha seguido siendo capitalista, pero ha dejado casi por completo de construir, y las carreteras, los faros, los puertos se ejecutan hoy por contrata. Hé aquí un primer paso en el camino de la libertad: no ejerce ya el Estado la industria de la construcción; no hace por sí caminos, no forma materialmente puertos, y, en una palabra, no ejecuta: quien construye y ejecuta y hace es el contratista, nacional ó extranjero; es la industria privada, es el individuo ó la asociación; y para complemento de este gran triunfo de los principios liberales, en esta industria, única en su género que existe en el país, porque el Gobierno no hace á ella competencia, tienen cabida todos los Ingenieros libres, posean ó no título profesional, vengan de Inglaterra, de Francia, de Italia ó de América.

La Administración hoy se limita á proyectar algunas veces; á ejecutar aquellas obras de detalles, difíciles, dudosas, en que la parte aleatoria es tan grande, que ningún contratista querría tomarlas á su cargo; y por último, á inspeccionar, ya el cumplimiento de las condiciones de contrata, ya la explotación de dichas obras públicas, cuando no las entrega libremente al uso común, sino que, por el contrario, las cede á una empresa explotadora.

Dada esta situación, no puede ser dudosa la marcha que conviene seguir, marcha claramente descrita en el art. 15. Es lo primero inventariar todas las obras públicas que la nación española posee, y después dividirlas en distintos grupos, según sus caracteres especiales. Todas aquellas que, como las carreteras y los faros, puedan ser usadas en común, deben quedar en poder del Estado, y deben entregarse gratuitamente al uso público, porque representan capitales ya empleados en provecho del país, y la ciencia demuestra de una manera clara é indubitable que la utilidad social es un máximo cuando el precio de un uso es un mínimo; pero al decir, por ejemplo, que las carreteras deben quedar en poder de la Administración, no significa con esto el Ministro que suscribe que todas hayan de continuar sometidas al Gobierno central: muchas de segundo y tercer orden no sirven intereses generales, sólo tienen una importancia local, y por lo mismo será conveniente cederlas á las provincias que las utilizan.

Decía que esta nueva carga representaba sacrificios para algunas de ellas, *pues la vida que al influjo de las ideas*

revolucionarias han de adquirir estas grandes unidades sociales, la vigorosa personalidad que ya tienen, les imponen grandes deberes que no duda el Ministro sabrán cumplir con incansable celo y voluntad enérgica.»

Queda dicho que el Estado no es ya industrial ó constructor de obras públicas, sino única y exclusivamente capitalista: por el contrario, el estudio de proyectos en muchos casos, la ejecución casi siempre, y la explotación en ocasiones, constituyen hoy la esfera á que se extiende la actividad individual. Que aquella función única del Estado pase á la industria libre, y que estas tres industrias parciales, la que proyecta, la que construye, la que explota, se organicen espontáneamente en el país, y que formen un todo armónico, con vida propia é independiente de toda acción gubernamental, es el fin á que deben dirigirse todas las reformas que se realicen en este importantísimo ramo; más éste fin no se consigue en un día: tiempo, constancia, voluntad entera pero reflexiva se necesitan; y hasta entonces la Administración no puede abandonar un servicio en el que estriban tantos y tan vitables intereses, aunque, en cambio, para cortar abusos harto conocidos y harto lamentables, ya procedan de falta de sistema, ya del ilegítimo influjo de poderosas influencias, debe y puede fijar reglas seguras é invariables para las obras que construya en adelante, y á éste fin se encaminan los artículos 16 y 17.

Por último, el sistema de subvenciones, que tan graves daños ha causado, que es germen inagotable de inmoralidad, y que bajo el punto de vista económico es por todo extremo inadmisible, queda anulado por completo en los artículos 9.º, 11 y 18.

De esta suerte se evitan para el porvenir consorcios funestos entre el Estado y las empresas, problemas dificilísimos, irritantes reclamaciones de indemnización, y tantos y tantos conflictos como han surgido en tiempos pasados y aun hoy hacen sentir su desoladora influencia.

Darse cuenta exacta del presente sin exageraciones, siempre fatales, ya en uno, ya en otro sentido; fijar la vista en el ideal que la ciencia nos muestra; medir el camino que entre el hoy y el mañana ha de recorrerse, y emprender la marcha con paso rápido y ánimo resuelto de llegar hasta el fin, es, á juicio del Ministro que suscribe, la conducta que su deber le impone.

El monopolio del Estado en punto á obras públicas era un mal: ya no existe.

El Estado constructor era contrario á los sanos principios económicos: ya no construye.

El Estado dedicando sus capitales á obras públicas es todavía un sistema vicioso, y desaparecerá.

La asociación libremente constituída y de tal modo organizada que los asociados posean, aun dentro de ella misma, la mayor libertad posible, es la forma perfecta por excelencia, y á ella pertenece el porvenir.

La parte dispositiva titulada *Bases generales para la*

nueva legislación de Obras públicas quedó dividida en tres partes: Obras construídas por particulares, obras provinciales y municipales y obras construídas por el Estado.

II

Influyó muy poderosamente en la Revolución de Septiembre la incansable propaganda del grupo de los economistas de la *Asociación para la reforma de los aranceles* que en los *meetings* y en la prensa agitaron la opinión ofreciendo como panacea para el renacimiento de las fuerzas vivas del país las doctrinas de la libertad de comercio.

Inspirados en las teorías fundadas por Adán Smith—cuando Inglaterra consolidó la supremacia industrial—que propagó en Francia J. B. Say é introdujo en España don Alvaro Florez Estrada, divulgándolas F. Bastiat con los primores de su galano estilo, adquirieron entre nosotros ese grado de vehemencia y exaltación con que, por desgracia, se acogen en la Península todas las ideas abstractas. Los librecambistas formaron escuela en otras naciones, pero aquí se apoderaron de las riendas del Poder, planteando sin reservas sus radicales principios en materia tributaria que, desconcertando la Hacienda, hirieron de muerte la obra revolucionaria; reformaron también el régimen de las obras públicas y de otros servicios con un criterio exaltado, como si en las orillas del Manzanares tuviese la iniciativa privada y el espíritu de empresa el mismo vigor que en las márgenes del Támesis ó del Potomac.

El primer concepto que aparece en el preámbulo del Decreto-ley mencionado consiste en la asimilación de las obras públicas, como fruto del trabajo humano, á los demás ramos basados en la actividad individual que se regulan por la ley de la oferta y la demanda.

Afirmaba que el monopolio del Estado representa el primer período de las obras públicas, anunciando para el porvenir la sustitución de su poder opresor y absorbente por

el esfuerzo de la iniciativa particular y el régimen de libertad.

Basta examinar la reseña histórica desenvuelta en las tres primeras épocas de este libro para persuadirse de la inexactitud de semejante aserto. Desde la dominación romana, en que el Gobierno metropolitano tomó parte activa en la apertura de calzadas estratégicas en el territorio ibérico, hasta mediados del siglo XVIII no construyó en España la Corona las obras públicas. Regía el sistema descentralizador—aunque bajo la inspección del Real Consejo en cuanto á la inversión de los arbitrios—ejecutándose los puentes, los caminos y los puertos por los magnates, los obispos, cabildos, ayuntamientos y consulados; las acequias de riego se construían por la iniciativa local, y si en algunos casos acudían al Monarca en demanda de auxilio, á causa de la insuficiencia de los medios, obraba éste como concesionario que adelanta los fondos, obteniendo en compensación *los novales,* ó sea el diezmo del aumento de frutos debido al regadío de las tierras.

El Gobierno español emprendió la construcción de carreteras por cuenta del Tesoro en los reinados de Fernando VI y de Carlos III, y aun en las regiones aforadas abrían las carreteras—según se ha visto—los pueblos ó las empresas particulares, limitándose los Regimientos y Diputaciones á aunar las voluntades y á ejercer la alta inspección de los servicios, hasta que al mediar el siglo actual centralizaron aquellos servicios.

Suponía el preámbulo que nos encontrábamos en el período de transición del monopolio administrativo al régimen de libertad en que el Estado se desentendería en absoluto de emprender por su cuenta los trabajos de utilidad general y de intervenir en la enseñanza, en el sostenimiento del culto y en dispensador del crédito, funcionando las pequeñas y grandes sociedades en más amplias esferas.

Tales afirmaciones procedían de atribuir un valor irrefutable á los principios contingentes y deleznables de una

ciencia movediza expuesta en sus aplicaciones á las infinitas variantes derivadas del opuesto criterio imperante en regiones muy cultas y adelantadas. Adolecía además del error fundamental de señalar reglas absolutas para el régimen económico de todos los países, con abstracción completa del grado de adelanto ó atraso, de su desarrollo fabril ó agrícola, de su estado de cultura, del vigor del principio de asociación, de la cuantía de sus capitales y de sus medios de transporte.

El tiempo, que es gran maestro de verdades, se ha encargado de deshacer aquel castillo de naipes. Las redes de caminos de hierro construídos en Europa por compañías, pertenecen actualmente al Estado en la mayoría de las naciones, y en esa misma Inglaterra tomada por modelo por los propagandistas de aquellas doctrinas, han tenido sus legisladores el buen sentido de dar un completo mentís á las teorías abstractas que acogieran con tanto ardor nuestros compatriotas.

¡Cómo ha cambiado el Reino Unido durante los últimos 30 años! Se ha introducido en el país clásico del *self-government* la tutela parlamentaria y aun cierta centralización desde el establecimiento del *Local Government Board,* compuesto del Presidente nombrado por la Corona y varios Ministros, cuyas atribuciones se han extendido mucho con las leyes de 1888 y 1894 en los servicios de higiene, beneficencia, instrucción pública, inspección de las cuentas de las parroquias y condados, etc., por medio de funcionarios técnicos y administrativos.

El Estado británico, que se desentendía antes de la enseñanza, las obras públicas y otros servicios, destinó 8.112.817 libras esterlinas en el ejercicio de 1891-92 para subvenciones de la Administración local. El Gobierno se limitaba antes, en punto á obras, á construir á sus expensas algunos puertos de interés general. Más adelante planteó una intervención activa en los proyectos de ferrocarriles, en el reconocimiento de las obras cuando se terminaban y en

la explotación por medio de una Comisión parlamentaria con personal de ingenieros y la vigilancia del *Board of Trade*—Ministerio de Comercio.—(1) Compró también la red de telégrafos y desde el año 1882 contribuye á la conservación de las carreteras principales con la cuarta parte de los gastos. (2) El Tesoro adquirió gran parte de las acciones del Canal de Súez, y el Gobierno de la India, así como en otras posesiones y colonias británicas, es propietario de las vías férreas más importantes de aquellos territorios.

«No contentos los municipios ingleses con acometer trabajos considerables de mejora y saneamiento, han reemplazado por completo á la iniciativa privada. Son dueños de los parques, mercados, lavaderos públicos y bibliotecas; de las empresas de suministro de agua, de gas y electricidad; de líneas de ómnibus y vapores. Birminghan ofrece un ejemplo de este socialismo; los terrenos expropiados para derribar los barrios obreros insalubres se han transformado con la apertura de hermosas calles y buenos edificios levantados mediante el arriendo de los solares, que volverán con sus inmuebles á poder del Ayuntamiento al cabo de 75 años. Mr. Chamberlain saludó con este motivo á aquella Corporación como «la más rica del Reino cuando transcurra dicho plazo.» (3)

Estuvo más acertado el preámbulo de las bases de obras públicas al afirmar la conveniencia de dar vida propia á la provincia y al municipio, asimilándolos á los particulares, aunque incurriendo en la contradicción de negar al Estado la aptitud para este linaje de funciones. El convertir á aquellas corporaciones en verdaderas personas jurídicas constituyó la reforma más afortunada de tan radical medida legislativa, tocándose los favorables resultados de dicha facultad por varias corporaciones populares.

(1) Intervención técnica en los ferrocarriles. *Revista de Obras Públicas*, tomo XXIX, número 24.

(2) *Les chemins vecinaux*. Angleterre, par Mr. J. de Crisenoy.

(3) *L'Administration local de L'Angleterre*, par P. Arminjon. Chapitre XII. París, 1895.

La Diputación foral de Vizcaya tuvo la feliz inspiración de trabajar con ahinco para adquirir la concesión del ferrocarril minero de Triano, convirtiéndose en *industrial* en 1860, ó sea cuando estaba más extendida en España la propaganda que declaraba incapaces á la entidades administrativas para explotar esta clase de negocios. Como no le autorizaba la ley para explotar la vía férrea, tuvieron que arrostrar los Diputados vizcaínos la responsabilidad de ponerla á nombre de un particular hasta que la Regencia del Reino facultada por las bases de 1868 autorizó la transferencia de la línea en 10 de Enero de 1870 y ha constituído en manos de la Administración provincial una de las empresas más brillantes realizadas en España.

Aquella acertada innovación ha facultado también á varios ayuntamientos para explotar por cuenta propia los servicios de abastecimiento de aguas y de gas, y si no fué más fecunda la reforma en punto á obras promovidas por las diputaciones provinciales consistió, en que la Revolución concedió *vigorosa personalidad* á estas grandes unidades sociales, más como quebrantó la Hacienda con la supresión de varias contribuciones indirectas derivada de los preceptos *científicos* de la escuela economista, quedaron también indotados los presupuestos provinciales, y las redes de carreteras necesitan para su realización abundantes recursos y no frases retóricas.

Otro beneficio derivado del carácter descentralizador del decreto consistió en la constitución de las Juntas de obras de puertos, autorizándose la de Barcelona por decreto del 11 de Diciembre de 1868 conforme á los artículos 14, 17 y 18 de las bases.

Con objeto de demostrar la evolución hacia las obras públicas construídas por empresas afirmaba el citado preámbulo que en un principio era el Estado capitalista é industrial, habiendo perdido después este último carácter al ejecutar los trabajos por contrata—cuyo argumento era más ingenioso que exacto— empleándose el sistema de subasta y

coucurso por toda clase de industriales para sus instalaciones y el de destajo para la fabricación de artículos manufacturados.

Por último abolía radicalmente el sistema de subvenciones como *gérmen inagotable de inmoralidad.* Si el contenido del decreto se inspiraba en una gran falta de sentido práctico, esta medida remachó el clavo demostrando completo desconocimiento del carácter de la mayoría de las regiones españolas. Hay en ellas escasez de capitales y un espíritu desconfiado y cobarde para promover empresas, esperándolo todo de la influencia oficial y de la liberalidad del Estado; el traslado de un batallón, la supresión de una Capitanía general ó de un Obispado han originado tenaces rebeldías y ¿podía razonablemente esperarse que subsistiese la abolición de los auxilios á las empresas de ferrocarriles y de otras obras del Estado?

Y ¿cómo se explica que este decreto tan poco viable se debiera á un ingeniero ilustre dotado de tan extraordinaria capacidad? Muy sencillo, no son los talentos universales y es muy rara la conjunción de las aptitudes excepcionales de su autor como matemático y dramaturgo. En cambio, el dominio de la Administración pública requiere dotes de índole distinta y aun más raras en España, en donde durante el siglo XVII tuvimos verdaderos prodigios en literatura, sin ningún gobernante que supiera imprimir método y organización en los servicios del Estado.

III

La *Revista de Obras Públicas* órgano del Cuerpo de Ingenieros de Caminos aplaudió calurosamente las premisas y el articulado del decreto. «El art. 1.º es la libertad completa en las obras públicas, el radicalismo en toda su pureza. Los ingenieros ensalzarán esta medida lógica, racional, consagración de un derecho legítimo del individuo. La intervención del Gobierno en las que afectan al dominio

público ó á la propiedad privada queda reducida á sus justos y naturales límites suprimiéndose la presentación del proyecto facultativo.» Aprobaba aunque recibiendo con desconfianza el reconocimiento de las provincias y municipios como personas morales, así como la limitación que se imponía el Estado de costear solamente las obras de interés general y, sobre todo, la supresión del sistema de subvenciones, añadiendo: «nuestro juicio es independiente de la situación que estas nuevas bases creen al Cuerpo de Caminos.»

Aun suponiendo que la innovación legislativa se hallase perfectamente apropiada al grado de adelanto de España requería el desarrollo inmediato de las nuevas doctrinas en una ley, cuya falta originó en aquel período numerosas competencias y conflictos. Cuatro años y medio después de la Revolución se intentó llenar este vacío, nombrándose al efecto por Decreto de 5 de Abril de 1873 la Comisión encargada de redactar el proyecto «en completa armonía con las instituciones vigentes, y de perfecto acuerdo con los principios que hoy nos rigen, inspirándose en el espíritu descentralizador de la época y conciliando en cuanto sea posible las legítimas aspiraciones manifestadas por los pueblos.» Debió ultimarse el proyecto de ley, pero transcurrieron los seis años del período revolucionario sin que los estudios hechos obtuvieran la sanción de las Cámaras.

Se expidió en 11 de Agosto de 1869 el decreto estableciendo reglas para armonizar las disposiciones vigentes en materia de expropiación forzosa con el art. 14 de la nueva Constitución.

Esta preceptuó que nadie podría ser expropiado de sus bienes, sino por causa de utilidad pública y en virtud de mandamiento judicial, previa la indemnización regulada por el Juez con intervención del interesado. Tal principio alteraba esencialmente el procedimiento señalado en la ley de 17 de Julio de 1836, y el decreto dejó en manos de las autoridades administrativas los dos primeros períodos de decla-

ración de utilidad pública y necesidad de la ocupación encomendando el justiprecio á los jueces cuyas providencias fijando el importe de la indemnización se declaraban siempre ejecutivas.

En 7 de Abril de 1870 acordó el Gobierno de la Regencia el abandono por el Estado de las carreteras paralelas á las vías férreas en una longitud de 2.500 kilómetros que *se concederían* á las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos y particulares que lo solicitasen por conducto de los respectivos Gobernadores civiles.

Razones de economía motivaron tan atrevida determinación por el gran déficit con que se saldaban los Presupuestos generales de la Nación; pero ¿qué recursos se facilitaban á las corporaciones provinciales para atender al rango y prestar los servicios que en frases sonoras les encomendaba la nueva legislación? (1) La falta de sentido práctico se exacerbó en aquel período, disponiéndose, entre otras cosas, el *regalo* de las carreteras después de haber suprimido el ingreso de los portazgos, que produjo á la Dirección de obras públicas en el ejercicio de 1864-65 3.113.861,29 pesetas de ingreso neto, es decir, deducidos los gastos de administración.

En las Provincias Vascongadas, en donde no se inspiran sus diputados provinciales en prejuicios de escuela, se conserva con buen éxito este impuesto, siendo después de todo justo que quienes deterioran las carreteras contribuyan á su sostenimiento. En Francia existe en otra forma: cobra el Estado la contribución sobre los vehículos y caballerías, de la que entrega una parte á los ayuntamientos, y existe la prestación personal, no sólo para los caminos municipales, como en España, sino para las extensas redes de carreteras llamadas vecinales, y la única manera de tener vías de comunicación consiste en imponerse los sacrificios necesarios para abrirlas y sostenerlas.

(1) Por orden dictada en 12 de Julio de 1869 se reconoció á las Diputaciones la facultad de alterar los planes de carreteras provinciales anteriormente aprobadas, aunque pudiendo los Gobernadores suspender los acuerdos de esta índole.

El Ministro de Fomento pasó una circular á los Gobernadores trasladando la orden de 7 de Abril y recomendándoles excitaran el celo de las Diputaciones provinciales para encargarse de la conservación de las secciones de carreteras abandonadas: *dando así una nueva prueba de su patriotismo é interés por el servicio público.*

Aquellas Corporaciones acudieron al llamamiento, á pesar de las onerosas condiciones en que habían de incautarse de las secciones abandonadas por el Estado, haciéndose cargo de ellas sucesivamente las de Logroño, Navarra, Ciudad Real, Palencia, León, Lérida, Alava, Granada, Córdoba, Zamora, Avila, Barcelona, Tarragona, Huesca, Burgos, Castellón, Alicante, Zaragoza, Albacete, Valencia y los ayuntamientos de Madrid, Jerez de la Frontera y Puerto Real. En 1871 hizo lo propio la Diputación provincial de Valladolid, pero como aun quedaban bastantes secciones de caminos de las que no se había posesionado ninguna Corporación, el Ministro de Fomento del Gobierno de la República pasó en 28 de Marzo de 1873 una circular excitando de nuevo el celo de las Diputaciones y Ayuntamientos «á fin de que eviten su destrucción y contribuyan á dar al tráfico todas las facilidades necesarias para su desarrollo manteniendo expeditas las comunicaciones.»

Tales eran las consecuencias ineludibles de ensanchar las atribuciones de aquellos Cuerpos manteniéndolos desprovistos de los recursos necesarios para hacer frente á sus atenciones. Tocáronse en la práctica los males del abandono, que combatió D. Rafael Yagüe en la *Revista de Obras públicas* en Septiembre de 1874 en éstos términos:

«Han desaparecido casi todas las obras accesorias; han sido destrozadas las de fábrica; desmanteladas y abandonadas las casillas de peones camineros; el firme completamente destruído por efecto del tránsito y falta de conservación; los acopios llevados por los destajistas y vendidos á la Administración para el entretenimiento de las carreteras que han quedado á su cargo; y por último, como remate de

tan vandálico espectáculo, el arbolado de muchas carreteras ha sido, en unas partes vendido con todas las formalidades de una subasta pública por las Diputaciones que tomaron á su cargo la conservación de los trozos de carretera enclavados en sus provincias, habiéndose dado el caso, por si algo faltaba, que en algunos pueblos ha invitado el alcalde á los vecinos *por público pregón á talar el arbolado.*»

Apoyándose en la consideración de que las carreteras están destinadas á satisfacer una necesidad social, no prestándose, á su juicio, á la explotación lucrativa como los ferrocarriles y los canales, pedía la reversión al Estado de todos aquellos trozos abandonados con tanta ligereza y que se encontraban en el estado más deplorable.

Por orden de 17 de Diciembre de 1870 se dictaron varias reglas concernientes á la ejecución de las carreteras del Estado, y como el Tesoro se encontraba muy agotado, se dispuso el pago á prorrata á los contratistas, según las certificaciones de obras hechas.

La ley de Presupuestos del ejercicio 1872-73 encargó al Ministro de Fomento la reforma del plan de carreteras del Estado en consonancia con el Real decreto de 6 de Septiembre de 1864 y las alteraciones originadas en el régimen de las vías de comunicación por la red de ferrocarriles. Autorizó también al Ministro de Hacienda para emitir acciones de Obras públicas de 500 pesetas con 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización.

Con objeto de contener la arbitrariedad en el reparto de las consignaciones y las desigualdades entre las diversas provincias, se ordenó en 26 de Marzo de 1873 que debería darse la preferencia á las comarcas más desprovistas de carreteras empezando con terminar las líneas comenzadas y escogiendo entre estas las de mayor tráfico.

La longitud de los caminos del Estado abiertos al tránsito público en 1874 era de 18.972 kilómetros.

El ejemplo anteriormente citado de la Junta de Carreteras de Cataluña organizada en el año 1848 demuestra

respeto y consideración hacia la administración regional por parte de Bravo Murillo, Seijas Lozano, Luján, Corvera y demás ministros de Isabel II. Cobraba el 8 por 100 de recargo sobre varios géneros de importación, emitía empréstitos, hacía la distribución de fondos entre las cuatro provincias, administraba los ingresos propios y los fondos de la subvención que concedía por separado el Gobierno y se ocupaba de la amortización del *papel de calderilla.*

Mas comenzaron las quejas de algunos comerciantes de Barcelona por el encarecimiento que, según afirmaban sufrían los artículos coloniales, y cundiendo la discordia al seno de la Junta se pusieron en frente de las pretensiones de la Diputación de la capital las de Gerona, Lérida y Tarragona. La primera publicó en 1869 una Memoria que molestó á las restantes, contestándole con la *Vindicación de la Junta de carreteras del antiguo Principado de Cataluña* dada á la estampa en el mismo año por los representantes de las otras tres Diputaciones provinciales.

La Junta revolucionaria de Barcelona disolvió en 1868 la Delegada de carreteras, derogando los recargos arancelarios y reorganizada después atravesó una vida lánguida hasta que el Poder ejecutivo de la República la declaró en 17 de Agosto de 1874 en estado de liquidación, ordenando se procediera á constituir una Comisión compuesta de un representante por cada Diputación catalana bajo la presidencia del Gobernador con encargo de finalizar las operaciones y compromisos pendientes con la brevedad posible. Así se extinguió aquel organismo que perfeccionado hubiera producido excelentes resultados para el desarrollo de la red secundaria de carreteras del Principado.

IV

El referido ingeniero Sr. Yagüe dedicó también en 1874 una serie de artículos inspirados en la crítica más acerba al decreto-ley de 1868. Observaba que había puesto en tela

de juicio la legalidad del dominio público con la absoluta prohibición de que en los informes relativos á las concesiones se examinara la parte técnica de los proyectos. Habían surgido numerosas peticiones para aprovechar las carreteras instalando tranvías sobre su pavimento y exclamaba: «¿Con qué autorización ha concedido el Estado esas subvenciones sin subasta ni garantías de ninguna clase, dando lugar á odiosos monopolios contra todo principio de buena administración?» Pero no fueron menos graves las consecuencias en las concesiones de muelles y puertos.

El artículo 9.º de las bases decía categóricamente: «El Estado no subvencionará ninguna obra pública construída por particulares. No se considerarán como subvenciones las franquicias y derechos que lleva consigo la declaración de utilidad pública.»

La primera parte podía haber aligerado las cargas de la desvencijada Hacienda española, mas quedó de hecho derogada desde el primer momento; y la segunda, que constituía un acto de grandísima imprevisión al condenar á muerte el porvenir de la industria española de hierro y acero, base muy principal de prosperidad en todas las naciones cultas, se cumplió con una perseverancia incorregible.

Mientras por decreto del Ministro de Fomento se derogaba el sistema de subvenciones en 14 de Noviembre de 1868, el de Hacienda nombraba el día 20 del mismo mes una Comisión especial «que informase al Gobierno sobre el método y forma conveniente de otorgar á las Empresas de ferrocarriles *los auxilios directos que señaló la ley de 11 de Julio de 1867* y de procurarles los indirectos que puedan hacerlas prosperar.» Al efecto, por otro decreto del 7 también de Noviembre había dispuesto que el Gobierno constituiría un fondo especial destinado al objeto en bonos del Tesoro al tipo de 80 por 100, de los emitidos por decreto de 28 de Octubre anterior.

La Comisión evacuó su informe y ordenó el Ministro en 22 de Enero de 1869 que se considerasen con derecho á los

auxilios: 1.º Las líneas concluídas y en explotación. 2.º Las que habían ejecutado cuando menos dos terceras partes de los trabajos de sus respectivas concesiones y que no tuvieran sus obras paralizadas en 7 de Noviembre de 1868.» Se distribuyeron los ferrocarriles en tres grupos, comprendiendo el tercero «las líneas *cuyo derecho parece todavía dudoso* con arreglo á la primera base establecida.»

Si no pudo resistir el Gobierno Provisional en los primeros meses de su constitución las pretensiones de las empresas, calcúlese lo que sucedería en cuanto, reunidas las Cortes Constituyentes, comenzaron las exigencias de los distritos y de sus diputados. Para cohonestar el olvido de las promesas consignadas en el decreto-ley de Obras públicas se inventó la teoría de las *provincias desheredadas,* no siendo justo que se las dejase privadas de vías férreas cuando otras comarcas habían disfrutado con anterioridad de los beneficios de la subvención del Estado.

Por decreto de 5 de Mayo inmediato se dispuso la adjudicación á las empresas de ferrocarriles del remanente de los auxilios creados por la citada ley de 1867.

En 18 de Octubre del mismo año se promulgó otra nueva ley concediendo auxilios á las Compañías de las líneas férreas de Galicia y Asturias: 1.º Anticipando el pago de los plazos señalados en las subvenciones prometidas á las Compañías concesionarias del Noroeste de España y de Orense á Vigo. 2.º Adelantando para la construcción de la línea de Palencia á la Coruña una cantidad equivalente á la que rebajó la Compañía concesionaria en la subasta. 3.º Para la de León á Gijón una suma igual á la anterior, y para la de Orense á Vigo la cantidad proporcional computada por el número de kilómetros.

Se promulgó en Junio de 1870 la ley para completar el plan de ferrocarriles, de la que la Redacción de la *Revista de Obras públicas* emitió este severo juicio: «Todas las monstruosidades que nuestros lectores imaginen no llegan á las que contiene; líneas sin plan ni concierto, un proyec-

to sin enlace y sin que se conozca para muchas de ellas su posibilidad, votadas á granel por la liga de todos los interesados; autorización al Ministro de Fomento para fijar arbitrariamente la subvención; *subvenciones sin subasta* á empresas que legalmente debían estar caducadas después de repetidas prórrogas, sin haber, á pesar de ellas, ni siquiera dado principio á los trabajos; y como coronación del edificio *un plan futuro de líneas subvencionadas* que otras Cortes, ó acaso estas mismas, convertirán en *presente*. Resultado: un aumento en la Deuda pública de 100 millones de intereses sin contar la amortización.»

De nada sirvió la oposición de casi todos los ingenieros de caminos que tuvieron intervención en aquel asunto, guiados por un sentido de rectitud que contrastaba con las impurezas del régimen parlamentario y los apetitos de los caciques. Este desengaño fué la consecuencia de haber acariciado la creencia errónea de que podría extenderse la red de ferrocarriles españoles sin auxilio del Estado.

Para demostrar que el período revolucionario fué el más pródigo en subvenciones basta consultar la *Memoria sobre las Obras públicas en 1873 á 1880 inclusive comprendiendo lo relativo á ferrocarriles.* (1)

Las otorgadas en diversos períodos ascendieron:

AÑOS	IMPORTE — Pesetas.
1860 á 1863 (Tres años) . . .	100.314.262
1863 al 66 (Idem)	111.015.184
1866 al 69 (Idem)	4.982.134
1869 al 72 (Idem)	144.892.272
1872 al 80 (Ocho años) . . .	48.207.850

Así se faltó por completo á la promesa consignada en el mencionado artículo 9.º de las bases de 1868, cumpliéndose

(1) Capitulo III. Resumen estadístico.

con rigor la segunda parte relativa á las franquicias arancelarias, á pesar de fundarse en un privilegio injusto y en una infracción constitucional desde el momento que eximía á determinados ciudadanos del pago de los derechos de aduanas.

Para esto era preciso decretar, en todo caso, la medida general declarando libre la entrada de diversos artículos siderúrgicos de procedencia extranjera, pero sin volver al régimen de castas para colocar á las empresas fuera del derecho común. Creemos que el sistema de franquicias para el material fijo y móvil de los caminos de hierro ha constituído uno de los mayores errores cometidos por los gobernantes españoles, con el cual retrasaron durante más de 30 años las instalaciones de las industrias de hierro y acero, factores precisos para el desenvolvimiento de las energías nacionales, que han mirado con verdadera predilección los gobiernos de todos los países cultos.

No pudo ocultarse esto al autor de la reforma arancelaria de 1869, quien al poner en vigor el Decreto de 12 de Julio consignó en el art. 6.º. «El Gobierno presentará á las Cortes al comenzar la próxima legislatura un proyecto de ley en el cual propondrá..... 3.º Conmutar, según se previene en el párrafo 2.º del art. 18 de la ley de Presupuestos de 1864, la franquicia de derechos del material aplicable á los ferrocarriles por una cantidad fija que se considerará como subvención adicional,»

Era lo contrario de lo preceptuado en las bases, pero lo justo y procedente, más no se cumplió la promesa. El preámbulo del Real decreto de 9 de Febrero de 1871 creando una Comisión para estudiar y proponer las resoluciones oportunas, constituyó una diatriba contra el sistema de privilegios arancelarios y el régimen de franquicia, dando por resultado el Decreto de 26 de Agosto de 1872 fijando el plazo de la exención para determinadas líneas ó secciones de las mismas.

La ley de 26 de Diciembre de 1872 constituyó un verda-

dero contrasentido al ordenar que cesara á los diez años de explotación la franquicia otorgada á las Compañías para todos los objetos, materiales, etc., que no sean carriles de acero ó hierro, placas de unión, tirantes, tornillos y escarpias para la vía, traviesas de hierro, cambios de vía, llantas de rueda, ejes y muelles de acero para locomotoras y vagones, coginetes de hierro fundido, barras de acero para muelles y piezas para puentes.» ¿Qué artículos quedaban para el pago de los derechos fijados en el Arancel?

La longitud de la red de ferrocarriles en explotación al fin de 1874 era de 6.537 kilómetros, habiéndose inaugurado al tránsito público durante los seis años de este agitado período solamente 1.091 kilómetros.

V

El Regente del Reino promulgó en 20 de Febrero de 1870 la ley relativa á concesiones de canales de riego, inspirada en las bases de 1868 que habían derogado 18 artículos de la ley de aguas de 1866.

«Las personas ó compañías que en adelante se propongan construir canales de riego *darán conocimiento de ello á la Administración* presentando el proyecto.»

No se exigía que lo firmase ningún facultativo ni perito, ni tampoco necesitaba la aprobación del Gobierno, otorgándose la autorización por las diputaciones provinciales cuando los ríos no salían de la comarca y por el Ministerio de Fomento en los demás casos.

Las concesiones eran á perpetuidad, con libertad para establecer y modificar el canon, y se estipuló en el art. 8.º un auxilio de 150 pesetas por hectárea, obtenida del aumento de contribución á imponer á los dueños de las tierras regadas.

El error consistía aquí como en otras obras públicas en conceder algunas exenciones y sobre todo la subvención del Estado sin apelar á la pública licitación, exigiéndose

como única garantía en concepto de fianza el 2 por 100 del presupuesto, que podría estar amañado no sometiéndolo al examen y aprobación de los ingenieros del Gobierno.

En este período se creó en Zaragoza la Junta del Canal Imperial de Aragón y se hicieron varias concesiones de acequias de riego, de saneamiento de terrenos y marismas y de algunos pantanos.

En medio de los errores que como fruto del radicalismo de escuela informaron las bases de 1868, hemos señalado una tendencia favorable á la regeneración española en las disposiciones concernientes á las provincias y municipios, aun más especialmente á las primeras que habían desaparecido ahogadas por un absolutismo secular, arrastrando también más adelante una vida lánguida.

Si el enaltecimiento de estos organismos no dió los frutos apetecidos en la apertura de la red de caminos de orden secundario consistió, en la escasez de recursos de las diputaciones á las que no pudo proteger el Gobierno revolucionario, cuyos hacendistas desbarataron los recursos del Tesoro que acabaron de desquiciarse con las revueltas políticas de aquel agitado período.

Quedó en cambio como fruto del espíritu descentralizador la constitución de las Juntas de obras de puertos que con gran acierto asociaron á los delegados del Ministerio de Fomento, comerciantes, navieros é industriales distinguidos de las diversas localidades, cuyo consejo y cooperación eran indispensables para realizar las costosas obras de mejora de los puertos.

La primera solicitud de esta índole la elevaron al Gobierno Provisional numerosos comerciantes, armadores y navieros de Barcelona, y se resolvió con presteza en 11 de Diciembre de 1868 autorizando la constitución de una Junta presidida por el Gobernador civil y compuesta de dos miembros de la Diputación designados por la misma; dos del Ayuntamiento elegidos por él; dos de la sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio;

cuatro de la clase de comerciantes y navieros; el Comandante de Marina y el Ingeniero Jefe de la provincia.» Esta Junta quedó encargada de administrar los fondos destinados á las obras, realizando además los empréstitos necesarios si no bastaran aquellos recursos.

Cundió el ejemplo bien pronto: por decreto de 7 de Enero de 1869 se declararon provinciales las obras del puerto de Valencia á instancia de la Diputación, y en 18 de Octubre inmediato se autorizó la constitución de la Junta de Obras del puerto de Tarragona; en 1870 se declararon provinciales las de Pasajes y se organizó la Junta de las Obras del Guadalquivir y puerto de Sevilla, y en los años sucesivos imitaron el ejemplo en otras poblaciones marítimas.

Si esta innovación merece aplausos, en cambio las facilidades inusitadas con que se quiso estimular á la iniciativa particular en las concesiones de dominio público originaron grandes perjuicios á los intereses generales y los monopolios más irritantes disfrazados bajo el pomposo nombre de una falsa libertad.

Por Decreto del 12 de Septiembre de 1870 se autorizó á D. Juan José Junco para construir y explotar muelles de carga y descarga, varaderos y diques en las playas de Matagorda, en la bahía de Cádiz. Sin proyecto que debía presentarlo *á posteriori,* ni más garantía que el depósito de 40.000 pesetas reintegrables cuando acreditase haber ejecutado obras por valor equivalente, se hizo la concesión á perpetuidad, con derecho á enajenarlas libremente ó á explotarlas con libertad de tarifas.

En 24 de Febrero de 1871 se autorizó á D. Francisco de Buergo para construir en el puerto de Cartagena un muelle de 360 metros de longitud, y en 16 de Marzo y 16 de Abril de 1872 se hizo lo propio en el puerto de Santander concediendo al Marqués de Manzanedo la facultad de construir *sobre la escollera del muelle de Maliaño* un tramo longitudinal y varios embarcaderos salientes. Quiere decir que mediante la modestísima fianza de 5.000 pesetas y sin su-

basta se le permitió apoderarse del mejor emplazamiento de la bahía para llevar las vías del ferrocarril del Norte y *explotar* á perpetuidad y á medida de su conveniencia el tráfico de aquel puerto importante. ¿Puede darse un monopolio más completo ni más cómodamente alcanzado? [1]

Se concedió el 31 de Agosto de 1872 á Mrs. Chadwicks, Adamson, Collier y C.ª—de Inglaterra—permiso para construir á su costa y riesgo las obras de un puerto comercial y de refugio en el Abra de Bilbao. Es decir, que sin información de ninguna clase y por sorpresa se daban esta clase de autorizaciones, con olvido de las graves consecuencias que se hubiesen derivado de entregar en manos de empresas extranjeras y con entera libertad de acción los puertos más importantes de la Península. Causó profunda alarma en Vizcaya la noticia, pero afortunadamente se conjuró la tormenta porque no debieron depositar la fianza los concesionarios, librándose, por obra de la Providencia, de convertirse Bilbao en colonia inglesa.

El único bien producido por aquella legislación consistió en despertar el espíritu local ante el desamparo completo del Estado y el peligro de que la codicia particular se apoderase de los puertos más importantes de España para explotarlos á su gusto, creándose juntas ó asociaciones de representantes de las fuerzas vivas y de las corporaciones administrativas, á fin de promover las obras necesarias.

El divorcio entre el idealismo de las bases de 1868 y el espíritu positivista de las Cámaras se señaló desde la primera época revolucionaria; la falta de la ley de Obras públicas que no llegó á aprobarse y los defectos y contradicciones indicados demostraban el fracaso de aquellos principios aun antes de la caída de la situación creada en Septiembre de 1868.

[1] El artículo 18 de la ley vigente de Presupuesto del ejercicio 1897-98 ha facultado al Ministro de Fomento para autorizar á la Junta de Obras del Puerto de Cartagena para adquirir directamente los muelles y concesiones de terrenos otorgados á particulares en dicho puerto. Así se van corrigiendo algunas de las ligerezas cometidas por la Administración con tan impremeditadas concesiones.

CAPÍTULO IV

LA RESTAURACIÓN

Nuevo régimen de Obras públicas. Carreteras del Estado.

I. Las bases de 1876.—Planes de obras del Estado, las provincias y los municipios. —Se restablece el sistema de tutela.—Indicaciones relativas á los caracteres que debe revestir en España la inspección del Gobierno.—Derogación de las concesiones á perpetuidad y restablecimiento de la pública subasta para todas las obras subvencionadas.

II. Actividad desplegada en promulgar las leyes y reglamentos concernientes á los diversos ramos de obras públicas.—Capítulos en que se divide la ley fundamental.—Clasificación basada en los fondos destinados á costear los trabajos.—Al dividir las obras en categorías se omiten los ferrocarriles de interés local.

III. Condiciones fijadas para distribuir las carreteras del Estado en grupos de 1.º, 2.º y 3.er orden.—Plan general aprobado en 1877.—Amplia información exigida para las nuevas inclusiones en la red.—Primeras infracciones cometidas saltando por el atajo del Parlamento.—Desquiciamiento administrativo que origina.—Lamentaciones del Ministro de Fomento en 1886.—Se acentúa después el desbarajuste con centenares de leyes votadas á granel.—Intento de construcción de caminos vecinales por cuenta del Estado.

IV. Expedientes para la reincorporación de las carreteras abandonadas.—Restablecimiento y nueva supresión de los portazgos.—Impuestos análogos mantenidos en el extranjero. —Ley de Expropiación de 1879.—Aventaja á la anterior, pero tiene importantes lunares.—Nuevos proyectos de ley.—Deficiencia del Pliego de condiciones para los tramos metálicos respecto del empleo de acero.

V. Pliego de condiciones generales de 1886.—Facultad reservada á los extranjeros para ser contratistas.—Requisitos exigidos por la legislación francesa.—Subastas y concursos.—Obligación de que preceda el replanteo al remate de las obras.—Otras innovaciones.—Deficiencias respecto de la medición de las obras.—Precauciones que convendría añadir.—Información abierta.

VI. Defectos de los formularios del año 1878.—Se suprime la clasificación de los desmontes en la reforma de 1886.—Las innovaciones para valorar las obras de fábrica resultan incompletas.—Trabajo inútil exigido por los proyectos.—Información abierta con objeto de reformarlos.—Tendencia á arrendar el servicio de conservación.—Datos de la última *Estadística de carreteras*.

I

Las primeras Cortes del reinado de Alfonso XII aprobaron las bases de la reorganización de las obras públicas

inspirada en principios esencialmente distintos de los que hemos analizado al tratar de la Revolución de Septiembre, dictándose al efecto la ley de 29 de Diciembre de 1876 concebida en estos términos:

«Art. 1.º La legislación de obras públicas se ajustará á las bases siguientes:

1.ª Para los efectos de la ley, se entenderá por obras públicas las que sean de general uso ó aprovechamiento, y las construcciones destinadas á servicios que se hallan á cargo del Estado, de las provincias ó de los pueblos.

2.ª Para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia en la construcción y conservación de las obras públicas, su policía y uso, dependerán aquéllas siempre de la administración, en cualquiera de sus esferas central, provincial ó municipal.

3.ª Podrá construir y explotar obras públicas el Estado, las provincias ó los municipios, bien por administración ó por contrata. También podrán hacerlo los particulares ó compañías mediante concesiones con arreglo á lo que prevengan las leyes.

4.ª El Gobierno formará oportunamente los planes generales de las obras públicas que hayan de ser costeadas por el Estado, presentando á las Cortes los respectivos proyectos de ley en que aquéllas se determinen y clasifiquen por su orden de preferencia.

5.ª Las Diputaciones provinciales formarán igualmente los planes de las obras públicas que hayan de hacerse por su cuenta y los someterán á la aprobación del Gobierno.

6.ª Los Ayuntamientos por su parte formarán los planes de obras públicas que hayan de ser de su cargo, que someterán á la aprobación del Gobernador de la provincia. Si contra su resolución, aprobando ó desaprobando estos planes, se interpusiera alguna reclamación, el expediente íntegro se elevará á la aprobación del Gobierno.

7.ª Las obras comprendidas respectivamente en cada uno de los planes á que se refieren las tres bases anteriores, una vez aprobados por quien corresponda, llevarán consigo la declaración de utilidad pública para los efectos de la expropiación forzosa con arreglo á la ley especial sobre la materia, y en todos los casos será requisito indispensable que á la ejecución de la obra preceda la formación del proyecto y su aprobación por el Estado, la Diputación provincial ó el Gobernador, según los casos.

8.ª La dirección facultativa de las obras públicas que se lleven á cabo por administración, y la vigilancia de las que se hagan por contrata, estarán confiadas al Cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, cuando sean de cargo del Estado; á este mismo Cuerpo ó á los ayudantes de Obras públicas cuando sean de cargo de las provincias, y á las personas que designen los Municipios, siempre que posean el título profesional correspondiente que acredite su aptitud, cuando sean de cargo de los Ayuntamientos. Dentro de las condiciones estable-

cidas para cada caso, el nombramiento de estos agentes facultativos se hará libremente por el Estado, por la Diputación provincial ó por el Ayuntamiento respectivo. Se exceptúan las construcciones civiles ajenas al Cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, las cuales estarán encomendadas á arquitectos con título profesional, y los caminos vecinales que continuarán á cargo de los directores de los mismos con arreglo á la legislación vigente.

9.ª Sobre las obras provinciales y municipales el Gobierno ejercerá un servicio de inspección por medio de sus agentes facultativos.

10. Los particulares ó Compañías podrán ejecutar, sin otras restricciones que las que impongan los reglamentos de policia, seguridad y salubridad pública, cualquiera obra de interés privado, que no ocupe ni afecte al dominio público ó del Estado, ni exija la expropiación forzosa.

11. Las concesiones á particulares ó compañías para la construcción ó explotación de las obras públicas, se harán por el Gobierno ó sus delegados, ó bien por las corporaciones á cuyo cargo correspondan las obras, siempre que para ellas no se pida subvención de ninguna clase, y no destruyan las que se hallen comprendidas en alguno de los planes á que se refieren las bases 4.ª, 5.ª y 6.ª de esta ley. Estas concesiones se otorgarán á lo más por 99 años, á no ser que la índole de la obra hiciere conveniente una especial por mayor tiempo, en cuyo caso será objeto de una ley. Concluído el plazo de la concesión, la obra pasará á ser propiedad del Gobierno ó de la corporación que haya otorgado la concesión. Se entenderá caducada la concesión desde el momento mismo en que solicite subvención de cualquier clase.

12. Cuando las concesiones á que se refiere la base anterior sean relativas á obras públicas que destruyan las que se hallen comprendidas en alguno de los planes á que se refiere la base 4.ª, no podrán otorgarse sino por medio de una ley. Las que destruyeren las que se hallen comprendidas en alguno de los planes mencionados en las bases 5.ª y 6.ª no podrán concederse sino por medio de un Real decreto. Estas concesiones se harán á lo más por 99 años, á no ser que la índole de la obra hiciere conveniente mayor plazo. Trascurrido el plazo de la concesión, la obra pasará á ser propiedad del Estado, de la Provincia ó del Municipio, de cuyo cargo sea. La concesión caducará también en el caso de pedir subvención, según se previene en la base anterior.

13. Siempre que se pidiere subvención de cualquiera clase para la ejecución de una obra pública por particulares ó compañías, la concesión al efecto se otorgará, cuando la subvención haya de proceder de la Provincia ó del Municipio, por la corporación á cuyo cargo corresponden las obras, pero en todo caso mediante subasta pública; y si la subvención hubiere de proceder del Estado, será además objeto de una ley. Las concesiones de esta clase serán siempre temporales; su duración no podrá exceder de 99 años; y trascurrido este plazo, la obra pasará á ser propiedad del Estado, provincia ó pueblo que hubiese suministrado la subvención.

14. Ninguna obra para cuya explotación sea necesario ocupar otra del Esta-

do, provincias ó pueblos, podrá concederse sin previa licitación en remate público, en el cual tendrá el solicitante el derecho de tanteo, y además el de ser indemnizado por el adjudicatario, previa tasación pericial de los gastos del proyecto.

15. Será necesaria concesión del Gobierno ó de sus delegados para la ejecución de toda obra que haya de ocupar ó aprovechar constantemente una parte del dominio público destinada al uso general. Si la obra hubiere de causar perjuicios al referido uso, ó afectarle ó entorpecerle de cualquier modo, ó bien imponer alguna servidumbre forzosa sobre la propiedad privada, la concesión se otorgará mediante licitación pública, que recaerá sobre la rebaja en las tarifas de explotación, ó sobre el valor que de antemano se fije á la parte del dominio que hubiere de cederse. Si la obra no hubiese de causar perjuicios al uso expresado ni impone servidumbre forzosa, no se requerirá subasta; pero precederá á la concesión el examen y aprobación de las tarifas que se trate de establecer para la explotación. Estas concesiones se otorgarán por 99 años á lo más, salvo los casos en que las leyes especiales de obras públicas establezcan mayor tiempo, ó la concesión se otorgue por una ley que así lo determine.

16. Será igualmente necesaria concesión del Gobierno para la ejecución de toda obra que haya de ocupar parte del dominio del Estado. Dicha concesión se otorgará en subasta pública, que versará sobre el precio de la propiedad que hubiere de cederse con arreglo á la legislación vigente en este ramo de la Administración.

17. Bastará la autorización administrativa:

Primero. Para llevar á cabo cualquiera obra que altere servidumbres establecidas en beneficio del dominio público ó del Estado.

Segundo. Para ejecutar toda obra que haya de ocupar ó aprovechar temporalmente una parte del dominio público destinada al uso general.

Tercero. Para llevar á cabo obras que hayan de ocupar ó aprovechar constantemente alguna parte del mismo dominio en que no exista uso general.

18. La ley general, ó las especiales de obras públicas, determinarán los requisitos que deban preceder á la concesión ó autorizaciones á que se refieren las bases anteriores, la autoridad ó corporaciones á quienes corresponda otorgarlas, los principales trámites á que habrán de someterse, y las cláusulas esenciales que deberán fijarse en la ley, decreto ó resolución correspondiente Asimismo prevendrán lo que hubiere de hacerse cuando se presente más de una petición para la misma obra, los casos de caducidad y las consecuencias de ésta.

19. La declaración de utilidad pública de una obra cuando ésta no se halle comprendida en lo que previenen las bases 4.ª, 5.ª y 6.ª, y haya de llevar consigo la aplicación de la ley de expropiación forzosa, se hará por regla general por la autoridad administrativa. La ley general de obras públicas establecerá los casos en que, atendida la naturaleza de la obra, deberá dicha declaración ser objeto de una ley, y especificará á quien corresponda hacerla en

los demás y resolver las reclamaciones que suscite, así como los requisitos necesarios para obtenerla, y efectos que ha de llevar consigo.

20. El Gobierno podrá establecer impuestos ó arbitrios por el aprovechamiento de las obras que sean de cuenta del Estado, salvos los derechos adquiridos, y dando cuenta á las Cortes.

21. Los capitales extranjeros que se empleen en las obras públicas y en la adquisición de terrenos necesarios para ellas, estarán exentos de represalias, confiscaciones y embargos por causa de guerra.

22. En la ley general de obras públicas se deslindarán las atribuciones que sobre la gestión administrativa y económica de las mismas obras corresponden á la Administración central y á la provincial y municipal, con arreglo á las leyes orgánicas respectivas. Asimismo se fijarán los límites de atribuciones de la Administración y de las jurisdicciones ordinaria y contenciosa sobre esta materia.

23. Los expedientes relativos á obras públicas que se hallen en tramitación, se ultimarán con arreglo á la legislación anterior que les corresponde, á menos que los interesados no prefieran someterse á lo prescrito en las bases que contiene la presente ley.

Art. 2.º Se autoriza al Ministro de Fomento para que oyendo al de Marina en lo relativo á aquella parte del ramo de puertos que afecta á los servicios dependientes de este departamento, y por sí solo en los demás, pero siempre con informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y oído el Consejo de Estado en pleno, redacte y publique por Real decreto aprobado en Consejo de Ministros, con sujeción á estas bases, la ley general de obras públicas y las especiales de ferrocarriles, carreteras, aguas y puertos.

Se conservó con acierto la facultad reconocida en las bases de 1868 á las diputaciones provinciales y municipios para construir *y explotar* las obras públicas.

Debía formar el Gobierno los planes generales de las costeadas por el Estado, presentando á las Cortes los respectivos proyectos de ley relativos á su clasificación y orden de preferencia. Las diputaciones habían de someter á su vez los planes de las obras á la aprobación del Ministerio de Fomento y los ayuntamientos á la del Gobernador de la provincia.

En este punto la innovación era completa, puesto que, según el art. 13 de las bases anteriores, las funciones de la Administración central se limitaban en las obras promovidas por las provincias y los municipios «á ejercer la alta inspección y exigir responsabilidad cuando proceda.»

Este régimen de autonomía regional es el que merece

nuestras simpatías y rige con excelente resultado en el país Vasco-navarro, en donde, á pesar de la mutilación de sus Fueros, se conserva cierta independencia administrativa, sin más cortapisas que la alta inspección que puede ordenar el Poder central si hubiera motivos para ello. En el ramo de obras públicas provinciales no rigen en aquella comarca los preceptos de las bases ni de la ley, puesto que no se someten los planes á la aprobación del Gobierno, ni inspecciona, ni recibe las carreteras provinciales el Ingeniero jefe de la Provincia; establecen y suprimen las Diputaciones Vascongadas con entera libertad los peajes en sus vías de comunicación, emitiendo empréstitos para su apertura cuando lo estiman necesario.

Y ¿qué inconvenientes se derivan de esta autonomía local? Absolutamente ninguno, antes al contrario, se logran resultados ventajosos y positivos del desembarazo con que obra su celosa y activa Administración, no sujeta á los entorpecimientos de la ingerencia gubernamental, tan funesta en España por los vicios y corruptelas de nuestra máquina política.

Mas es preciso reconocer que en la mayoría de las naciones ejercen los Gobiernos funciones de tutela en el régimen local: en Francia, Italia y Bélgica por medio de los prefectos ó delegados del Poder central, y aun en Inglaterra á favor del moderno sistema de subvenciones para la enseñanza, la beneficencia y las carreteras, que ha inducido al Gobierno y al Parlamento á fiscalizar las cuentas por medio de los *auditors* ó inspectores.

Las provincias españolas educadas bajo un sistema de absolutismo secular ejercido antiguamente por los corregidores, y durante el régimen constitucional—y más especialmente en el último cuarto de siglo—por los caciques políticos, no han podido cultivar las aptitudes que desarrolla la práctica en el manejo de los servicios púbicos. Hay, sin embargo, entre ellas algunas que por su gestión honrada y

probado celo son dignas de la confianza más completa, habiendo otras habituadas á una corrupción crónica.

Si estos males subsisten es, porque no los han reprimido con mano enérgica nuestros Gobiernos, cuyos representantes en las provincias han sido con frecuencia de un nivel moral más bajo que sus administrados, y la tutela del Estado, que subsiste aun en el extranjero como regla general, debe reunir como condición indispensable, para no convertirse en funesta y contraproducente, la rectitud, la inteligencia y la actividad.

Es decir, que aun admitido como principio para los países no autónomos la inspección de las obras provinciales y municipales establecida en el art. 9.º de las bases, las condiciones especiales de España, la escasez de recursos de las diputaciones para acometer con vigor sus redes de carreteras y la diversidad de sus aptitudes exigen reformas importantes en la legislación del ramo, que se apuntan en el capítulo siguiente.

Se derogó con fundamento el sistema de concesiones á perpetuidad sustituyéndolo por el plazo de 99 años, restableciendo además, como es justo, la pública subasta para todas las obras subvencionadas y las que ocupen alguna obra perteneciente al Estado, las provincias ó los pueblos, reservando al peticionario el derecho de tanteo. Los aprovechamientos constantes del dominio público requieren la concesión del Gobierno ó de sus delegados también mediante el sistema de licitación sobre las tarifas de aprovechamiento de la obra, con lo cual se han cortado de raíz los monopolios á que diera lugar la legislación precedente.

II

El último artículo de las bases autorizó al Ministro de de Fomento para que, oyendo al de Marina, á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y al Consejo de Estado en pleno, redactara la ley general de Obras públicas

y las especiales de ferrocarriles, carreteras, aguas y puertos. Procedióse con gran presteza al estudio de tan complejas disposiciones, dando ejemplo laudable de actividad, tanto el Ministro Sr. Conde de Toreno como las Comisiones de Ingenieros encargadas de preparar los trabajos, puesto que la *Gaceta de Madrid* publicó sucesivamente:

La ley de Obras públicas en 13 de Abril de 1877 y el Reglamento para su ejecución en 6 de Julio inmediato; la de Carreteras en 4 de Mayo y el Reglamento en 10 de Agosto; las de Ferrocarriles y de Policía de los mismos en 23 de Noviembre; el Reglamento de la primera en 24 de Mayo de 1878; la ley de Expropiación forzosa en 10 de Enero de 1879 y su Reglamento en 13 de Junio, y la de Aguas en esta misma fecha. Suscribió la de Puertos don Fermín Lasala en 7 de Mayo de 1880, y el Conde de Toreno había refrendado con anterioridad á tan extensa legislación de Obras públicas la ley de Ensanche de poblaciones de 22 de Diciembre de 1876 y publicó el Reglamento para su ejecución en 19 de Febrero de 1877.

La ley de Obras públicas se dividió en once capítulos, en esta forma:

Capítulo I. Clasificación de las obras.

II. De la gestión administrativa y económica.

III. De las costeadas por el Estado.

IV. De las obras provinciales.

V. De las municipales.

VI. De las ejecutadas por particulares, para las cuales no se pida subvención ni ocupación de dominio público.

VII. De las obras subvencionadas con fondos publicos, pero que no ocupen dominio público.

VIII. De las concesiones de dominio público y dominio del Estado.

IX. De la declaración de utilidad pública.

X. De la competencia de jurisdicción en materia de Obras públicas.

XI. Disposiciones generales.

No cabe en los límites de este trabajo sino un examen muy somero de tan complicada legislación, pero basándose el concepto de las obras públicas en las clasificaciones del capítulo I se reproduce su contenido:

«Artículo 1.° Para los efectos de esta ley, se entiende por obras públicas las que sean de general uso y aprovechamiento, y las construcciones destinadas á servicios que se hallan á cargo del Estado, de las provincias y de los pueblos.

Pertenecen al primer grupo: los caminos, así ordinarios como de hierro, los puertos, los faros, los grandes canales de riego, los de navegación, y los trabajos relativos al régimen, aprovechamiento y policía de las aguas, encauzamiento de los ríos, desecación de lagunas y pantanos y saneamiento de terrenos. Y el segundo grupo: los edificios públicos destinados á servicios que dependan del Ministerio de Fomento.

Art. 2.° Para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia de la construcción y conservación de las obras públicas, su policía y uso, dependerán aquéllas siempre de la Administración en cualquiera de sus esferas, central, provincial ó municipal.

Art. 3.° Las obras públicas, así en lo relativo á sus proyectos como á su construcción, explotación y conservación, pueden correr á cargo del Estado, de las Provincias, de los Municipios y de los particulares ó Compañías.

Art. 4.° Son de cargo del Estado:

1.° Las carreteras que estén incluídas en el plan general de las que han de costearse con fondos generales.

2.° Las obras de encauzamiento y habilitación de los ríos principales.

3.° Los puertos de comercio de interés general, los de refugio y los militares.

4.° El alumbrado y valizamientos marítimos.

5.° El desagüe de los grandes pantanos, lagunas y albuferas pertenecientes al Estado.

6.° La construcción, conservación y explotación de aquellos ferrocarriles de gran interés nacional que por altas consideraciones administrativas no deban entregarse á particulares ó Compañías.

7.° Los demás caminos de hierro de interés general, en cuanto concierne á las concesiones, examen y aprobación de los proyectos, y vigilancia para que se construyan y exploten del modo más seguro y conveniente.

Art. 5.° Son de cargo de las provincias:

1.° Los caminos incluídos en el plan de los que han de hacerse con fondos provinciales.

2.° Los puertos de sus respectivos territorios que, no siendo de los comprendidos en el párrafo tercero del art. 4.°, ofrezcan mayor interés comercial que el de su propia localidad.

3.° El saneamiento de lagunas, pantanos y terrenos encharcadizos en que se

interese la provincia, y no sean de los incluídos en el párrafo quinto del citado artículo 4.°

Art. 6.° Son de cargo de los Municipios:

1.° La construcción y conservación de los caminos vecinales incluídos en el plan de los que deban costearse con fondos municipales.

2.° Las obras de abastecimiento de aguas de las poblaciones.

3.° La desecación de las lagunas y terrenos insalubres que, no siendo de los comprendidos en el párrafo quinto del art. 4.°, ni en el párrafo tercero del artículo 5.°, interesen á uno ó más pueblos.

4.° Las puertos de interés meramente local.

Art. 7.° Pueden correr á cargo de particulares ó Compañías, con arreglo á las prescripciones generales de esta ley y á las especiales de cada clase de obras:

1.° Las carreteras y los ferrocarriles en general.

2.° Los puertos.

3.° Los canales de riego y navegación.

4.° La desecación de lagunas y pantanos.

5.° El saneamiento de terrenos insalubres.

Obsérvase una contradicción al dividir las obras públicas en las tres categorías. Se reserva el Estado: los puertos de interés general, el desagüe de los grandes pantanos y las concesiones de los ferrocarriles también *de interés general*. Son de cargo de las provincias y de los ayuntamientos los puertos intermedios en importancia entre los anteriores y los de interés meramente local así como el saneamiento de lagunas y pantanos más secundarios, omitiéndose añadir igual concepto respecto de las vías férreas, de modo que falta en la ley la clasificación de las de interés regional que lógicamente debían concederse con sujeción á reglas y obligaciones distintas que las de interés general.

Por haber quedado implícitamente obscurecido este principio á pesar de lo dispuesto en el artículo 74 de la ley, ocurre con frecuencia en las concesiones de ferrocarriles de corta longitud, que los auxilían las diputaciones provinciales y ayuntamientos con subvenciones, y el Estado sin prestarles la menor ayuda, les abruma con enormes impuestos y gabelas obligando además á las compañías concesionarias á la reversión de las líneas á los 99 años en favor suyo.

Los planes de las obras públicas provinciales se someten á la aprobación del Ministro de Fomento, así como la inspección de los trabajos, que deben examinarse por los ingenieros del Estado, á lo menos, cuando estén terminados y antes de entregarlos al tránsito público.

III

La ley de carreteras vigente clasifica en cinco grupos las de servicio público, según sean costeadas por el Estado, las provincias, los municipios, los particulares ó con fondos mixtos.

Las que se hallan á cargo del Estado se dividen como en las leyes precedentes, en carreteras de 1.º, 2.º ó 3.er orden. Se consideran como de primer orden: 1.º Las que desde Madrid se dirijan á las capitales de provincia y á los puntos más importantes del litoral y las fronteras. 2.º Las que partiendo de algún ferrocarril ó carretera de primer orden conduzcan á alguno de los puntos designados en el párrafo anterior. 3.º Las de enlace de dos ó más ferrocarriles pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15.000 almas. 4.º Las de unión de dos ó más carreteras de primer orden cruzando alguna capital de provincia ó centro de gran población ó tráfico, siempre que su vecindario exceda de 20.000 almas.

Serán de segundo orden: 1.º Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia 2.º Las de enlace de un ferrocarril con una carretera de primer orden. 3.º Las que partiendo de una vía férrea ó de una carretera de primer orden terminen en un pueblo cabeza de partido judicial ó que tenga vecindario mayor de 10.000 almas.

Y carreteras de tercer orden: 1.º Las que sin tener ninguno de los caracteres expresados interesen á uno ó á más pueblos aun cuando no pertenezcan á una misma provincia. 2.º Las incluídas en el 3.er caso del grupo anterior, cuando

así se juzgue conveniente, como resultado de las informaciones abiertas con arreglo á las prescripciones de la ley.

El plan de carreteras generales, cuya construcción, reparación y conservación pertenece al Estado, quedó aprobado por la ley de 11 de Julio de 1877 disponiendo su artículo adicional la autorización al Ministro de Fomento para que previo el oportuno expediente pueda acordar por medio de Real decreto las modificaciones que ulteriores circunstancias pudieran exigir sobre el contenido de los adjuntos estados, siempre que resulten beneficiosas á los intereses públicos. Al efecto deberán ser oídos previamente los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales respectivas, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y si la importancia del asunto lo requiriese el Consejo de Estado.»

Había dispuesto con anterioridad el artículo 10 de la ley de Carreteras que cuando se trata de incluir algún nuevo camino, deberá procederse á la instrucción del oportuno expediente «en el que sirviendo de base el ante-proyecto de la línea, se oirá á los Ayuntamientos de los pueblos interesados, á la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, al Ingeniero Jefe de la Provincia y al Gobernador de la misma con arreglo á lo que prescribe el Reglamento para la ejecución de esta ley. El Ministro de Fomento, enterado del parecer de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos resolverá si la carretera de que se trata deberá ó no ser propuesta á las Cortes para su inclusión en el plan general y el orden á que ha de pertenecer. Del mismo modo se procederá cuando se trata de agregar alguna de las líneas comprendidas en el plan.»

El Reglamento de la ley autoriza la iniciativa de las corporaciones locales, de las autoridades y particulares para promover las inclusiones de nuevas carreteras; exige el estudio de un anteproyecto por los ingenieros del servicio del Estado para que sirva de base á la amplia información promovida por el Gobernador civil, señalando en el *Boletín oficial* el término mínimo de treinta días para que los pue-

blos, corporaciones y particulares puedan examinarlo y exponer lo que estimen conveniente. Cumplida esta formalidad, deben informar el Ingeniero subalterno y su jefe, la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, la Diputación, el Gobernador, la Junta Consultiva de Caminos y la Dirección general de Obras Públicas; una vez resuelto el expediente por el Ministro de Fomento, ha de llevar á las Cortes el oportuno proyecto de ley «para proponer la inclusión, la clasificación de la carretera y el número de orden que corresponda para su ejecución.»

Hubo en este período verdadero lujo de legislación, resultando de tal superabundancia no pocas contradicciones y un exceso de formalismo causa de muchas dilaciones.

La ley del Plan de Carreteras facultaba á la Administración para introducir *modificaciones* en el mismo por Real decreto, mientras el de 4 de Mayo exigía una ley especial con objeto de agregar á la red los nuevos caminos, después de instruir el oportuno expediente.

En 1879 se hicieron algunas inclusiones por Real decreto después de llenar los requisitos mencionados, y para otras se presentaron á las Cortes por el Ministro de Fomento los proyectos de ley respectivos atemperándose á lo dispuesto en la ley y reglamento de Carreteras. Durante los dos años inmediatos fueron escasas las inclusiones y se cumplió lo preceptuado, pero en 1883 se abrió el portillo de los proyectos de ley formulados por iniciativa parlamentaria, *tirando por el atajo* y resolviendo las Cortes de plano *sin examen técnico ni estudio de ninguna clase* estas delicadas cuestiones, con atropello de los fueros de la Administración en el régimen de las obras públicas del Estado.

Dictáronse en el referido año las leyes de incorporación al plan, de varias carreteras en las provincias de Oviedo, Córdoba, Badajoz, etc., y una vez convertido en pasto de la influencia electoral el ramo de caminos, se desbordó el

torrente, ocupando en 1883 doce páginas de la *Colección legislativa* las leyes de tales inclusiones. [1]

Esta obra de desquiciamiento administrativo, debida á la debilidad y complacencia de los Ministros de Fomento y de los Gobiernos que consintieron tan absurda intrusión de las Cámaras en este linaje de resoluciones con absoluto menosprecio de las informaciones técnicas—más ó menos amplias—intentó corregirla D. Eugenio Montero Ríos en 1886 con el Real decreto de 17 de Septiembre mandando proceder á la redacción del plan de carreteras generales para un período de veinte años.

Lamentábase en el preámbulo del considerable número de las agregadas al plan «que hoy responde en no pequeña parte á servicios y propósitos muy diversos de los que se tuvieron en cuenta al redactarlo; hay en él algunas carreteras de tan escasa importancia *que por esto mismo, sin duda, no se incluyeron en los planos provinciales;* hay dos, tres y á veces cuatro carreteras sirviendo superabundantemente los mismos intereses públicos y otras *recorriendo desiertas comarcas,* con tan elevado coste de construcción, que por sí sólo fuera esto bastante para dilatarla en terrenos más fértiles y poblados. La razón y la conveniencia demuestran de consuno la necesidad de reducir el actual plan de carreteras á las que prudencialmente se calcula que podrán construirse en determinado período de tiempo.»

Pero estos tímidos intentos encaminados á encarrilar la base fundamental del servicio de carreteras se estrellaban ante la omnipotencia parlamentaria, no habiendo, á nuestro juicio, más medio eficaz para atajarla que la entereza de los Ministros de Fomento en negar su asentimiento á leyes de esta índole, haciendo cuestión de gabinete su desaprobación. Debieron escudarse con energía en la necesidad de facultativos informes, para evitar resueltamente la construcción por el Estado de carreteras que *recorren desiertos,*

(1) *Suplemento á la Revista de Obras Públicas.* Tercera serie, tomo XXXI.

inventadas á fin de servir las fincas de los caciques electorales ó de ciertos hombres políticos.

Por Real decreto de 3 de Diciembre del mismo año se dictaron algunas reglas para procurar el más útil empleo de los créditos otorgados al Ministerio de Fomento con destino á la construcción de carreteras. Los Ingenieros jefes de las provincias y la Junta Consultiva deben proponer anualmente la relación de las obras más urgentes que han de emprenderse en cada año económico, y el Ministro, en vista de las mismas y consultando á las corporaciones y funcionarios á los que crea conveniente oir, dicta el plan anual de distribución de las consignaciones. Mas no pasó esto de un buen deseo, porque, según el *Informe sobre la reforma de las leyes Provincial y Municipal* que acompañó en 1891 al proyecto de ley de Gobierno y Administración local, estos recursos «se desparraman según las conveniencias electorales, y el diputado, en vez del Ministro, es en realidad el árbitro de las obras públicas que dirige según su particular conveniencia.»

El desbarajuste ha crecido después en proporción ascendente, ocupando muchísimas páginas de la *Colección legislativa* correspondiente á los años sucesivos la lista de las leyes aprobadas á granel con tan perseverante desacierto. En la última *Estadística de Carreteras* publicada recientemente por la Dirección General de Obras públicas aparece, según hemos consignado en la Introducción de este libro, que en los años 1895 y 96 se promulgaron 313 leyes para incorporar á la red del Estado 7.032 kilómetros, abarcando con tal cúmulo de inclusiones el Plan del Estado una nube de proyectos, con los que llegaría á poseer 73.939 kilómetros en caso de construirse todas las líneas endosadas al Poder central. Con advertir que con doble población sólo posee el Estado 38.000 kilómetros en la opulenta Francia, resalta el desconcierto nuestro.

El Ingeniero de Caminos D. Francisco de Federico presentó en 8 de Junio último en el Congreso de los Diputados

la siguiente enmienda á la ley de Presupuestos de 1898-99, que aceptó la Comisión, con el propósito de hacerse cargo el Gobierno hasta de la construcción de los caminos vecinales, aunque no llegó á aprobarse:

«Para la inversión del crédito de 17.613.000 pesetas consignado en el art. 1.º del capítulo 25 de la sección séptima del presupuesto aprobado de gastos, se autoriza al ministro de Fomento para que pueda estudiar y construir todas las carreteras de tercer orden incluídas ó que en lo sucesivo se incluyan en el plan general, con las condiciones siguientes:

1.ª Se reducirá el ancho reglamentario á cuatro metros entre las aristas exteriores, se harán en ellas los apartaderos necesarios, y se disminuirá la importancia de las obras de fábrica para que el coste de la construcción por kilómetro no exceda de 10.000 pesetas.

2.ª En esta cantidad no se comprende el importe de las expropiaciones ni de los puentes necesarios para salvar ríos ó arroyos de importancia.

3.ª Seguirán rigiendo para estas carreteras todas las actuales prescripciones legales, excepto las modificadas por los anteriores artículos.

4.ª En casos excepcionales en que no resultare suficiente el ancho que á las nuevas carreteras se señale, el Gobierno podrá construirlas con las condiciones que hoy tienen las de tercer orden; pero, para ello, será preciso que para cada una de las que se encuentren en este caso, presente un proyecto especial de ley, acompañado de los informes facultativos y administrativos que justifiquen esta necesidad.

5.ª La presente ley no es aplicable á las carreteras que actualmente están en construcción ó tienen ya sus proyectos aprobados.»

No discutiremos el buen deseo que inspiró la intentada reforma, pero significa, á nuestro juicio, la sanción de la omnipotencia del Estado, sin ejemplo en ningún país culto, con la absorción completa de la vida provincial y municipal, como remate de la desdichada obra antes realizada por la dictadura del Parlamento español para incorporar á la red de la Nación multitud de caminos tan inútiles, que por declaración del Ministro de Fomento no tenían cabida en las redes provinciales.

IV

Se dictó en 1876 una nueva Real orden excitando el celo de los gobernadores cerca de las diputaciones y

ayuntamientos para que se hicieran cargo de las carreteras abandonadas en Julio de 1869; pero abrigando, sin duda, poca esperanza en este remedio, dispuso el artículo transitorio de la ley de Carreteras que volverían á cargo del Estado las incluídas en el nuevo plan. El capítulo VIII del reglamento desarrolló los trámites para instruir los expedientes de reincorporación promovidos por las corporaciones, autoridades ó particulares.

El artículo 20 de aquella ley autorizó al Gobierno para establecer impuestos ó arbitrios por el uso de las carreteras del Estado y la promulgada en 11 de Julio de 1877 restableció el impuesto de portazgos, pontazgos y barcajes que volvió á suprimirse desde el 1.º de Enero de 1882. Claro está, que el tráfico se fomenta á medida de la supresión de los tributos, pero resulta preferible disponer de buenos caminos y pagar algunas cargas que carecer de aquellos por el afán de no contribuir.

En Inglaterra se construyeron la mayor parte de las carreteras con el sistema de peajes *Turnpike-roads,* pero la red de ferrocarriles redujo el tránsito y por consiguiente el producto de los portazgos y pontazgos. Desde mediados del siglo se han suprimido muchos aunque todavía producían en 1886 un ingreso de dos millones de libras esterlinas.

La ley de 30 de Julio de 1880 dispuso en Francia la compra de los puentes de peaje destinando al efecto una suma anual de 7,43 millones de francos, y abonaba por separado á los departamentos otros 200.000 francos en cada ejercicio para la adquisición de las obras análogas existentes en los caminos vecinales. Además, se cobran en la nación vecina las indemnizaciones industriales por deterioro de las carreteras producido por grandes arrastres de remolacha y otros artículos—que equivalen al derecho de portazgo—el impuesto de prestación sobre las caballerías y carros, y la contribución directa percibida por el Estado al ganado y los vehículos, de la que cede una parte á las provincias y ayuntamientos. Quiere decir, que subsiste el gravamen en

forma distinta y en las Provincias Vascongadas se conservan los portazgos según se ha indicado anteriormente.

La Constitución de 1876 declaró en su artículo 10 que nadie podrá ser privado de su propiedad sino por autoridad competente y por causa justificada de utilidad pública derogando lo dispuesto en el Código de 1869 que exigía el mandamiento judicial. En su consecuencia, y previa consulta al Consejo de Estado se dictó el Real decreto de 3 de Febrero de 1877 que anuló el decreto de 12 de Agosto de 1869 restableciendo la antigua legislación que subsistió hasta la promulgación de la ley de 10 de Enero de 1879.

Entonces publicamos en la *Revista de Obras Públicas* [1] un juicio acerca de las innovaciones introducidas. Aplaudimos el procedimiento que autorizaba los convenios amigables, el señalamiento de plazos para los trámites, la obligación impuesta á los peritos de incluir en las tasaciones los beneficios de las obras proyectadas—aunque sin rebasar el importe de los perjuicios causados—y la facultad concedida á las empresas y á la Administración de poder tomar posesión del inmueble mediante el depósito de la suma pedida por el representante del propietario. El justiprecio del tercero lo reducía al carácter de dictamen, convirtiéndose la Administración en juez y parte cuando se trataba de obras costeadas por el Estado, lo cual no es equitativo; mereció nuestras alabanzas la expropiación de las zonas colindantes á las vías públicas para la reforma interior de las poblaciones, de cuyo principio se derivan las grandes obras de embellecimiento de París y de otras ciudades.

La experiencia se encargó de demostrar que eran letra muerta los artículos concernientes á la rapidez de los trámites y que la lentitud de la vía administrativa y la desorganización de la contenciosa bastaban para dilatar durante muchos años las resoluciones definitivas de los expedientes, tocándose además las consecuencias de escandalosos abusos de los peritos en señalar cifras enormes á las valoraciones—

(1) Año 1879. Tomo XXVII. Números 8 y 9.

por falta de una severa sanción penal en la ley - para que los propietarios cobrasen impunemente el 4 por 100 anual durante un largo plazo. [1]

Una vez probado este defecto y otros de las disposiciones dictadas en 1879, era lo lógico corregirlas. No obstante, presentó al Senado en 1886 el Ministro de Fomento don Eugenio Montero Ríos un proyecto de ley basado en la desdichada idea de convertir las expropiaciones en pasto de leguleyos y curiales, con la ruina consiguiente de las empresas cogidas en las redes de innumerables litigios, tramitados en cada incidente con arreglo al intrincado procedimiento del enjuiciamiento civil. Para remachar el clavo en la defensa de los principios de un individualismo absoluto, derogaba la expropiación por zonas, tan necesaria en España en donde no ha dado resultados tan beneficiosos como en el extranjero, precisamente por los defectos de que adolece la ley vigente.

Convencidos del gravísimo daño que de aprobarse tal proyecto había de causar al progreso nacional, lo combatimos con energía en larga serie de artículos publicados en un periódico madrileño que coleccionamos en folleto, más por fortuna participaron de nuestra opinión otras personas conspicuas y quedó sepultado el plan en los archivos de la Cámara alta.

El Ministro D. Santos Isasa presentó en 30 de Junio de 1891 otro proyecto de ley en el que suprimía el trámite de «la necesidad de la ocupación» ponía coto, á las enormes tasaciones de algunos peritos, consignando que se abonaría además, el interés legal de la suma á que ascienda *definitivamente* el justiprecio. Pero quedó sin aprobarse tan útil reforma y ha corrido la misma suerte otra tentativa reciente manteniéndose á los 19 años de promulgada la ley vigente tan insólitos errores, con grave daño de los intereses generales y abundante cosecha de apelaciones á la vía conten-

(1) Hemos conocido un caso en el que el dueño del inmueble percibió por intereses el quintuplo del capital fijado en el justiprecio definitivamente aprobado.

ciosa, interés bastardo que al parecer ha resistido á tan imprescindible innovación.

Con ese afán de arrendar servicios y delegar atribuciones que caracteriza á la Administración española se pusieron en 1881 en manos de los contratistas las complejas funciones de la expropiación de terrenos, pero tres años después fué preciso volver al sistema anterior.

El desarrollo adquirido por el empleo de tramos metálicos en los puentes determinó á publicar, acompañado de la Real orden de 16 de Julio de 1878, el Pliego de condiciones para los de hierro. El artículo 49 dejó en libertad á los contratistas de proveerse de los materiales en España ó en el extranjero, siendo en este caso de su cuenta el pago de los derechos de aduana, con arreglo á los aranceles vigentes, huyendo así de la perniciosa doctrina de las exenciones y privilegios mantenidos en otros ramos, para dar el Estado el ejemplo en el pago de las tarifas. Gracias á tan previsora medida se creó la industria nacional de puentes metálicos que precedió, por tal circunstancia, á la del material fijo y móvil de ferrocarriles.

Algunas infracciones cometidas en este ramo y las exenciones conservadas en otros servicios públicos determinaron la ley de 28 de Julio de 1895 concebida en estos términos: «No se establecerá en lo sucesivo en los contratos del Estado para la ejecución de ninguna obra la devolución de los derechos de aduana para la introducción de materiales extranjeros.»

Por Real orden de 7 de Agosto de 1885 se dictaron nuevamente las condiciones á que deben ajustarse en su construcción los puentes de hierro.

A pesar de haberse generalizado el empleo del acero en grandes puentes metálicos como el de San Luis, sobre el Misissipí, el del Ohío—Cairo—y el del Forth, en Escocia, con gran economía por los mayores coeficientes de resistencia de aquel material comparado con el hierro, se ha empleado en España *exclusivamente* este material en puen-

tes construídos por el Estado durante los últimos años, como el de la Barca, en Pontevedra, mientras las fábricas españolas han instalado no pocos tramos de acero en las vías férreas.

Cuando el distinguido Ingeniero D. José Eugenio Ribera tuvo que estudiar los pasos del Duero y del Tormes, en las carreteras de las provincias de Zamora y Salamanca, propuso á la Superioridad la adopción de aquel metal, que encontró justificada la Junta Consultiva; pero no existiendo en España reglas precisas para las condiciones del trabajo y resistencia del acero, hubo de estudiar este importante asunto formulando al efecto un cuestionario remitido á las fábricas españolas. Como resultado de sus investigaciones publicó un estudio interesante en el tomo I de la *Revista de Obras públicas* de 1896, desarrollado después con notable competencia en el volumen primero de esta misma Biblioteca. [1] Mas hace falta que se publique el Pliego de condiciones para las construcciones metálicas hechas con dicho material, á semejanza de las instrucciones dictadas en Francia en 29 de Agosto de 1891.

V

Por Real decreto de 11 de Junio de 1886 quedó derogado el Pliego de condiciones generales para las contratas de Obras públicas que regía á la sazón, dictándose el nuevo en aquella fecha. En 26 del mismo mes se publicaron los Formularios de los proyectos de carreteras y en 24 de Agosto inmediato la Instrucción para el cumplimiento de lo preceptuado en el referido Pliego de condiciones.

Comprende el capítulo I las *Disposiciones generales*, consignando su artículo 1.º que «pueden ser contratistas de obras públicas los españoles y *extranjeros* que se hallen en posesión de los derechos civiles con arreglo á las leyes de

(1) *Estudio sobre los grandes viaductos.* Año 1897.

su respectiva nacionalidad, y las Sociedades y Compañías legalmente constituídas ó reconocidas en España.

Nuestro sistema general de contratos públicos se basa, en la pública licitación, sin preferencias de ninguna clase, entre los proponentes, ni más garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas con el Estado que la fianza señalada en el pliego de condiciones particulares de la subasta.

No existe este régimen, basado en la desconfianza más completa, en las obras públicas de la república vecina. A pesar de su igualdad democrática, se restringe mucho entre los franceses la facultad de ser contratistas de obras costeadas con fondos públicos, y se ponen tales cortapisas que creemos no sea fácil ejercer allí tal profesión á ningún español, á pesar del espíritu cosmopolita con que abrimos nuestras puertas á quienes nos las cierran herméticamente.

Los licitadores tienen que presentar en Francia con antelación al día de la subasta certificados de *capacidad, honradez* y *solvencia,* justificándose con documentos expedidos por los ingenieros, su pericia en la construcción de obras ejecutadas en un período cercano. En los edificios públicos se hila todavía más delgado, puesto que la Junta central de Arquitectos forma trimestralmente la lista de los contratistas habilitados para acudir á las subastas, que se publica en el *Diario oficial*, y en los servicios militares tienen que ser forzosamente franceses los contratistas y los talleres. En la libre Inglaterra ocurre lo propio en las construcciones navales de la Marina de guerra, á cuyos concursos sólo pueden acudir los astilleros facultados por el Almirantazgo, después de reconocida su competencia industrial.

Las empresas de ferrocarriles y toda clase de compañías apelan también al sistema de concursos en vez de subastas, reservándose siempre la facultad de poder aceptar la proposición que les ofrezca mayores garantías ó de rechazarlas todas. No se nos ocultan los abusos que podrían cometerse en España de abrir la mano en esta materia, pero no

estaría de más pedir garantías técnicas á los contratistas de obras importantes de puertos y aun de ciertos puentes y carreteras. Tampoco holgaría exigir á éstos la nacionalidad española en justa reciprocidad de las trabas que nos ponen para acudir á las subastas extranjeras con ese espíritu protector de sus profesiones y, sobre todo, de sus industrias. que determina en Francia—así como en otras potencias—á invertir dentro del país los enormes recursos de los presupuestos de gastos del Estado, de los departamentos y municipios, construyendo en casa todos los puentes y viaductos metálicos, el material fijo y móvil de los ferrocarriles, las obras de defensa del territorio, los cañones y armamentos, así como los buques grandes y pequeños de la marina de guerra y de las compañías trasatlánticas subvencionadas.

La reforma más importante del capítulo II *Ejecución de las obras* consiste en la obligación de hacer el replanteo antes de la subasta, medida conveniente para que los contratistas puedan estudiar sus proposiciones; se extiende por duplicado el acta de aquella operación una vez adjudicado el remate. Mas revela poco espíritu práctico el aserto consignado en el referido artículo concerniente á la obligación de acreditar en aquel documento «que el replanteo está hecho con arreglo al proyecto aprobado» por ser esto casi imposible. Se añade para el caso de resultar diferencias entre ambos, que se consignarán en el acta *suspendiendo todo procedimiento hasta la resolución de la Superioridad.* Esto ha de originar largas dilaciones y, á nuestro juicio, debería facultarse á los Ingenieros Jefes de las provincias para resolver tales asuntos.

De lo contrario, se exigirá á los ingenieros afectos al servicio del Estado para cada carretera: 1.º Un proyecto minucioso á fin de someterlo á la aprobación. 2.º El replanteo desarrollado en otro estudio aun más detallado, y 3.º La liquidación final que requiere grandísima escrupulosidad, es decir, un trabajo repetido y en parte estéril bastando que el primero se reduzca á un simple ante-proyecto ó, de

lo contrario, que los Ingenieros jefes estén facultados para autorizar las variantes entre el primitivo trazado y el replanteo, dentro de determinados límites, sin necesidad de suspender el comienzo de las obras.

Otra novedad introducida consiste en la obligación impuesta al contratista de indemnizar los accidentes ocurridos en el trabajo, mediante el abono de 500 jornales en caso de muerte ó inutilización, ó de los correspondientes al período de la dolencia cuando se restablecen los heridos.

En el capítulo III concerniente á las *Condiciones económicas* se limitaron los casos de fuerza mayor que daban derecho á indemnizaciones del Estado, suprimiéndose las reclamaciones derivadas de las avenidas repentinas de los ríos y en las obras de puertos las causadas por los temporales marítimos.

Trata el capítulo VI de la *Medición, recepción de las obras y liquidación final.* La experiencia adquirida en el servicio del Estado y más principalmente en la construcción de ferrocarriles por cuenta de empresas particulares, nos hace encontrar deficiente esta parte del Pliego de condiciones generales.

No debe nunca aplazarse la *medición definitiva* de las obras de fábrica para el período de la recepción provisional de las obras, sino que conviene mucho hacerla á medida del avance de su construcción, especialmente en las cimentaciones, muros de sostenimiento y todas las partes ocultas de las fábricas. Para ello es indispensable, que lleve el ingeniero un libro con los diseños acotados de estos trabajos, y que pueda obligar al contratista al examen de los planos y cubicaciones en las mediciones parciales, exigiendo su concurso—que es potestativo en el art. 58—*y su firma* pues sin este requisito cada liquidación se convierte en verdadero laberinto, especialmente cuando hay cambios en el personal facultativo.

A fin de preparar el trabajo, es indispensable que los sobrestantes lleven con toda claridad en sus libretas los

croquis de las cimentaciones y escalonados de los muros, cuando apoyados sobre laderas de roca se reducen sus espesores de los tipos normales, y debe obtenerse previamente y *antes de comenzar el relleno* la firma del contratista ó de su representante con la prohibición absoluta de comenzar la fábrica de mampostería ú hormigón hasta cumplir este requisito. La manera de ejecutar bien las mediciones consiste, en no aplazarlas nunca, aplicando el principio de que *obra terminada, obra liquidada.*

La Instrucción de 24 de Agosto del citado año 1886 para cumplimiento del Real decreto de 11 de Junio sólo contiene algunas aclaraciones concernientes al replanteo, pero una vez levantados los perfiles transversales del trazado definitivo entendemos, que se debía consignar también la obligación de firmarlos de conformidad por el contratista, á fin de evitar cuestiones ulteriores relativas á la configuración del terreno.

Ante el temor del aplazamiento que habían de experimentar las subastas de carreteras en el tránsito del régimen anterior al nuevo, para hacer los replanteos y llenar las formalidades indicadas, se expidió el Real decreto de 3 de Diciembre siguiente exceptuando del cumplimiento de lo dispuesto en el Pliego de condiciones generales de 11 de Junio todos los contratos de aquel año económico.

VI

La reforma de los Formularios de carreteras hecha en 1878 conservó la clasificación de los desmontes en cinco grupos, de tierras y rocas flojas y duras, mas el tránsito de tierra á roca, previniendo que no habían de distinguirse por sus caracteres mineralógicos, sino por la resistencia que presentaran á la cava. Conservaron, por tanto, el defecto más fundamental de los modelos anteriores y, es preciso haber pasado días enteros bajo el sol de Andalucía, debatiendo con los contratistas acerca de las batallonas diver-

gencias de la clasificación, para convencerse de las dificultades prácticas de aquel sistema. La falta de reglas precisas al tratar de practicarla con estricta justicia colocaba en una situación delicada á los ingenieros, fomentando la codicia de los contratistas, y daba lugar á muchísimas cuestiones. (1)

Los terraplenes se abonaron desde entonces á un tanto fijo por metro cúbico, para lo cual, el autor del proyecto tenia que practicar el estudio de la distribución de los productos de los desmontes y caballeros, á fin de calcular el promedio de la distancia de transporte, aunque este estudio se segregaba de los documentos de la contrata. La reforma fué acertada porque simplificó las liquidaciones, antes difíciles, de la distribución de las tierras y rocas extraídas en los desmontes.

No se modificó la manera de abonar las obras de fábrica, conservándose el pago del transporte de la piedra según las distancias, de modo que mejoraron poco las bases fundamentales para la redacción de proyectos y sus liquidaciones, adoleciendo además de algunos otros errores. (2)

Estos defectos se subsanaron en los Formularios vigentes de 1886 que, huyendo de los inconvenientes del sistema de contratas por tanto alzado, cuyo estudio se había iniciado en 1868, perfeccionó el de unidades de obra, adoptando precios invariables, cualquiera que fuese la naturaleza de los desmontes, la distancia de los transportes y la procedencia de los materiales, cortándose de este modo gran número de reclamaciones y simplificando extraordinariamente las liquidaciones que antes originaban ímprobo trabajo con las demoras consiguientes para darles término.

Al precio único de las excavaciones y de los terraplenes

(1) Convencido de lo absurdo de este régimen adopté desde el año de 1872 en la dirección del ferrocarril minero de la Orconera á Luchana y en otras vías férreas construidas después, el método de precios fijos de excavación para cada desmonte, numerando éstos en el proyecto. Aquéllos comprendían, además, el transporte de los productos hasta 500 metros de distancia, abonándose aparte el exceso del arrastre de medio á un kilómetro sin recargo ninguno en concepto de la formación de terraplenes.

(2) *Carreteras*, por D. Manuel Pardo, cap. VI. Modo de presentar el proyecto.

en cada trozo, se unió también el de las diversas obras de fábrica, incluyendo al efecto el transporte de los materiales, pero se incurrió en la contradicción de conservar cinco precios distintos para las excavaciones de cimientos, cuando sólo debía admitirse uno, ó á lo sumo dos, según haya ó no agotamientos. En cambio, se abrevió la valoración del firme, adoptando el abono por metros lineales, terminados y consolidados. Se señalaron cantidades alzadas para daños y perjuicios por tránsito inevitable durante el período de construcción, y el comprendido entre las recepciones provisional y definitiva, así como en concepto de varias obras accesorias. Mas estas ventajas para las contratas del Estado requieren escrupulosidad en los proyectos, porque sus defectos se subsanaban fácilmente con los modelos anteriores, mientras pueden originar ahora mayores lesiones á las partes contratantes.

El modelo de perfil longitudinal general consta de las distancias parciales y al origen escritas en metros y centímetros desde todos los perfiles transversales de las líneas, de las cuales puede suprimirse la segunda. Las ordenadas del terreno, de las rasantes y las cotas rojas en desmonte y en terraplén aparecen *en milímetros*. Representa un gran trabajo mecánico ese cálculo prolijo de rasantes, y como no se construye ninguna carretera con sujeción estricta al proyecto, resulta una labor completamente inútil. Para los estudios debía bastar con las ordenadas del terreno en centímetros, apreciando con la escala las cotas en desmonte y terraplén, á fin de trasladarlas á los perfiles transversales para calcular las áreas y proceder á la cubicación. La meticulosidad no conduce á nada práctico y debe procurarse á sacar el mayor *trabajo útil* del personal facultativo, poniéndole en condiciones de hacer con rapidez los proyectos, sin perder el tiempo en operaciones de escaso provecho. [1] En los re-

[1] Cuando hice el proyecto del ferrocarril minero de la Orconera á Luchana vino á examinarlo sobre el terreno uno de los ingenieros ingleses más eminentes, á quien sorprendió el lujo de detalles de nuestros formularios y estudios.

planteos ó trabajos de construcción es en donde solamente se debían calcular las ordenadas y cotas de rasante, y aun entonces basta con apreciarlas en centímetros.

En resumen: el Pliego de condiciones y los Formularios de 1886 constituyen un adelanto indiscutible en el régimen de las obras públicas, pero ambos documentos tienen algunos lunares ya indicados y otros que han señalado los Ingenieros jefes de las provincias en la información abierta en 1896 por la Junta Consultiva de Caminos. Quejáronse de la excesiva complicación de los proyectos—que sufren tantas alteraciones en los replanteos—y de los gráficos núm. 2 tocando otros puntos de detalle, y el asunto ha dado lugar á largos debates en la Junta, no habiéndose dictado todavía la reforma.

Ordenó el Ministro de Fomento en 5 de Abril de 1893 que en los nuevos proyectos de carreteras debe comprender cinco años el período de conservación á cargo de los contratistas. No estamos conformes con este sistema de abdicación de las funciones administrativas que ha de originar no pocas cuestiones al término del plazo, por lo difícil que resulta la medición del espesor del afirmado. El ensayo de arriendo de la conservación de ciertas carreteras hecho por la Diputación provincial de Vizcaya ha dado bastante mal resultado, y se ha desistido de proseguirlo, debiendo limitarse las contratas al suministro de la piedra machacada que constituye el gasto principal.

La Estadística de Obras públicas de los años 1895 y 1896, en su tomo I de *Carreteras* empieza por consignar las leyes dictadas para incorporar á la red del Estado los 7032 kilómetros mencionados lamentándose de que «los recursos del Tesoro no permitirán marchar nunca con la velocidad que contrarreste las constantes inclusiones de nuevas líneas en virtud de leyes especiales.»

El número de kilómetros abiertos al tránsito público fué de 1369 en el bienio anterior de 1893-94 y de 1317 en el

último midiendo la red del Estado en 31 de Diciembre de 1896

	Kilómetros.
Construídos.	32.512
En construcción	3.947
Idem paralizada	356
En proyecto aprobado . . .	4.380
En estudio	16.366
Sin estudiar.	16.378
	73.939

Durante los 28 años transcurridos de 1868 á 1896 se abrieron al tránsito público 15.113 kilómetros.

Los gastos de 1896 fueron:

	PESETAS
Obras nuevas	19.033.605,24
Conservación	14.645.452,22
Reparación.	1.087.967,22
Estudios.	493.671,87
	35.260.696,55

el promedio de los desembolsos del quinquenio ascendió á 33 $^1/_3$ millones de pesetas y el coste por kilómetro ha sido en los últimos años de 29 á 30.000 pesetas con inclusión de las expropiaciones.

Los gastos de conservación importaron en 1896 por kilómetro

	Pesetas
Carreteras de 1.er orden	552
Id. de 2.º	474
Id. de 3.º	380
Promedio. . .	450

Se estaba ensayando el sistema de entretenimiento por contrata en las provincias de Avila, Gerona y Huelva, siendo desfavorables los informes de los Ingenieros Jefes acerca de sus resultados.

Había invertido el Estado en 31 de Diciembre de 1896 en la apertura de los 32.512 kilómetros de su red mas los desembolsos hechos en los 3.949 kilómetros en construcción, la suma de 967,50 millones de pesetas, y á nuestro juicio debe limitarse la extensión total de las carreteras nacionales á lo sumo á 45.000 kilómetros, interesando á las provincias en la ejecución de otra red amplia de caminos secundarios por medio de subvenciones. También deben dedicarse los fondos del Erario en mayor escala á la extensión de los riegos.



CAPÍTULO V

LA RESTAURACIÓN

Caminos provinciales y vecinales.

I. Se vuelve al sistema de tutela en las carreteras provinciales.—Requisitos exigidos para la reforma de los planes.—Condiciones que debe reunir la inspección del Gobierno.—Ataques de la prensa á las diputaciones provinciales.—Conviene simplificar el expedienteo.—Reglas para la contratación de servicios públicos.

II. Escasa longitud de la red provincial.—Organización del servicio en Barcelona.—Idem en Vizcaya.—Lejos de subvencionar el Gobierno á las diputaciones, les ha exigido desembolsos para las carreteras del Estado.—Recursos de las corporaciones provinciales.—Sistema defectuoso del contingente repartido entre los pueblos.

III. Desarrollo sucesivo de la red departamental francesa.—Recursos de los Consejos generales.—Estado comparativo de gastos entre las diputaciones francesas y españolas.—Desproporción de las cifras destinadas á carreteras.—Rebaja sucesiva de las contribuciones directas en la República vecina.—Insuficiencia de recursos en las diputaciones españolas para ejecutar la red provincial.

IV. Servicios sostenidos por los consejos generales en Bélgica.—Redes de carreteras de los condados y los distritos en el Reino Unido.—Grandes desembolsos hechos por el Estado francés y las corporaciones para la *vecinalité*.—Organización y desarrollo paulatino de la red.—Producto de la prestación personal.—Proporción contributiva de las diferentes entidades.

V. Fusión realizada en Francia de los servicios de carreteras provinciales y vecinales.—Tentativa para encomendar á los consejos generales la conservación de la red del Estado.—Ensayo del trabajo de los camineros en pequeñas cuadrillas.—Longitud de los caminos vecinales franceses en fin de 1896.—Nueva Instrucción para aplicar la ley vigente de 1880.

VI. Se ordena en Italia que tenga carácter *obligatorio* la construcción de caminos vecinales.—Estado del servicio en Bélgica, Austria y Prusia.—Escasa longitud en España.—Bases adoptadas por la Diputación de Barcelona para estimular su apertura.—Resultados obtenidos.—Organización de este servicio en Vizcaya y en Guipúzcoa.

VII. Ineficacia de la prestación personal autorizada por nuestra ley Municipal.—Considerables recursos que pueden obtenerse declarándola obligataria.—Proyecto de bases para la inmediata construcción de una red extensa de carreteras provinciales.—Caminos vecinales ó municipales.

I

Hemos hecho notar la diferencia esencial entre las bases de 1868 y las de 1876 respecto de la intervención del Go-

bierno en las obras públicas provinciales; durante el período revolucionario se limitaba á ejercer la alta inspección y exigir responsabilidad cuando procedía convirtiéndose con la Restauración en ingerencia efectiva, para aprobar los planes de carreteras de las diputaciones y plantear el servicio de vigilancia por medio de los agentes facultativos del Estado.

En nuestra opinión, es preferible el primer sistema en las regiones autónomas educadas en la práctica del *self-government,* y aun resulta discutible el asunto para las restantes, cuando no dan el buen ejemplo los gobiernos encargados de la tutela por carecer de una administración activa, recta é imparcial, y la dejan, por el contrario, subordinada á los mezquinos intereses políticos perturbadores de la buena marcha de los asuntos encomendados á su inspección.

La ley de Obras públicas y su reglamento disponen la forma en que las diputaciones han de formar el plan de sus respectivas redes de caminos para someterlo con informe del Gobernador á la aprobación del Ministro de Fomento y del Consejo de Ministros, publicándose por Real decreto la resolución definitiva.

«No podrá alterarse el orden de preferencia señalado en el plan de cada provincia, sino mediante propuesta razonada de la Diputación que se someterá á informe de los Ayuntamientos interesados en las obras propuestas y al Ingeniero Jefe de la provincia. El Gobernador elevará con su informe el expediente al Ministro de Fomento, el que decidirá sobre la propuesta por Real decreto previo dictamen de la Junta Consultiva de Caminos.»

Dedica otros artículos á establecer varias reglas para la inclusión de los créditos en el Presupuesto provincial, á las subastas, á los trabajos de reparación y conservación, al establecimiento de arbitrios para explotar las obras—que requieren licencia del Gobierno—y á la inspección ejercida por el Ingeniero Jefe del Estado á quien incumbe el recono-

cimiento de las nuevas carreteras antes de entregarlas al tránsito público.

Fúndase la intervención del Poder central en los planes de las diputaciones, en la conveniencia de examinar por una autoridad competente, como es la Junta Consultiva, los proyectos formulados, dando además estabilidad al turno fijado para la construcción, sin dejarlo sujeto á la movilidad y azares derivados de los cambios frecuentes de diputados provinciales. Mas el Gobierno tenía á su vez señaladas minuciosas reglas para formar la red de carreteras generales, y hemos visto que han quedado anuladas por la omnipotencia parlamentaria, y ¿qué autoridad le queda para hacer cumplir rigurosamente á las diputaciones el texto de leyes que infringe diariamente en cuanto reune las Cámaras?

Es por tanto indispensable que se vuelva al buen camino suprimiendo resueltamente la ingerencia administrativa del Parlamento, ó encauzándola mediante las garantías técnicas indispensables. La legislación vigente de Obras públicas resulta por el procedimiento administrativo larga y embrollada, y por el atajo de las Cortes demasiado breve y compendiosa, conviniendo reformarla para que haya solo un camino que desembarazándolo de trámites inútiles ofrezca las condiciones indispensables de acierto.

Se arguye contra las asendereadas diputaciones provinciales que revelan en algunas regiones incapacidad administrativa, superándoles el Estado en aptitud para el manejo de los intereses públicos. Reconocemos, en efecto, que el Ministerio de Fomento ha logrado organizar convenientemente la construcción de las obras costeadas por el Gobierno, pero sus servicios de cárceles, beneficencia y enseñanza son tan deficientes, cuando menos, como los encomendados á las provincias.

Recientemente han pedido con viveza varios periódicos la supresión de las diputaciones como medio *de regenerar* el país, medida que sólo contribuiría á hacernos volver á

los tiempos de Calomarde y á acrecentar el socialismo del Estado con la muerte de los organismos inferiores. ¿Hay acaso ningún país civilizado en donde solo existan el Poder central y los municipios sin el mecanismo de los departamentos para el manejo de los intereses regionales? No conocemos ninguno, y el remedio está precisamente en España en sentido contrario en vigorizar las extremidades evitando la atrofia del corazón.

Las censuras acerbas contra la administración provincial van de rechazo en su mayor parte contra el Gobierno y sus agentes. Si aquellas corporaciones tuviesen autonomía se les podrían achacar tales faltas, pero como no pueden dar ningún paso sin la tutela que vigila y sigue todos sus actos, la responsabilidad de no rendir cuentas y del punible abandono en los servicios de beneficencia se deriva en gran parte de la negligencia de los gobernadores civiles. En esto como en otras muchas cosas viene el mal *de arriba,* y si las autoridades hubieran demostrado más energía y sentido moral estarían ya corregidas muchas corruptelas. Pecan, en todo caso, de excesivas las facultades del Poder central que con su espíritu absorbente se ha facultado á sí mismo para nombrar los contadores provinciales, medida que consideramos perturbadora.

Admitida la tutela del Gobierno por el estado de atonía en que se encuentran los servicios provinciales de obras públicas, debe simplificarse mucho la tramitación de los expedientes de aprobación de los planes de carreteras y de sus modificaciones. Una vez formados por cada diputación provincial oyendo á los ayuntamientos, no conviene se exijan más informes que los del Ingeniero Jefe de la provincia y la Junta Consultiva de Caminos, dictando el Ministro de Fomento de Real orden la resolución definitiva. Para evitar dilaciones deberían señalarse en el reglamento plazos á cada trámite, entendiendo que queda aprobado el proyecto si no recae acuerdo en el término fijado.

La conveniencia de que las diputaciones y ayuntamientos

celebren sus contratos mediante subasta, señalando la pauta para efectuar la pública licitación indujo á dictar el Real decreto de 4 de Enero de 1883 sobre toda clase de servicios, obras, compras, ventas y arrendamientos, que vino á sustituir á las disposiciones vigentes desde el año 1852.

Resiéntese el decreto de la inexperiencia que en punto á obras públicas reina en el Ministerio de la Gobernación. Las fianzas señaladas en el art. 12 para las subastas son excesivas, y la media hora fijada en el 16 con objeto de recibir los pliegos de los licitadores, en vez de admitirlos desde la publicación del anuncio, constituye un error mayúsculo que facilita á los proponentes el medio de concertarse para repartir en forma de prima la rebaja de la contrata. Se hacen generalmente muchos depósitos, pero se presenta á menudo una sola propuesta, sin rebaja alguna, consumándose así el fraude de los recursos provinciales, sin que á los quince años de promulgadas tan defectuosas disposiciones se hayan corregido por la Administración.

II

Para persuadirse de que no tenemos en España una red de carreteras provinciales, basta examinar el Cuadro núm, 14 de su estado en 31 de Diciembre de 1896. [1] que arroja el mezquino balance siguiente:

	Kilómetros
Construídos.	6.832
En construcción	441
En íd., paralizados, estudiados y en estudio,	2.806
Sin estudiar.	9.561
TOTAL. . .	19.640

Dedúzcanse de los 6.832 kilómetros abiertos al tránsito, 2.346 correspondientes á las provincias aforadas de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya, y quedan solamente 4.486

[1] *Estadística de Obras públicas.* Tomo I.

kilómetros construídos en la Península, cuando esta longitud corresponde más bien á la que debía medir la red en cada provincia española de 10.000 kilómetros cuadrados de territorio. Hay en Francia 264.456 kilómetros de carreteras departamentales con inclusión de los llamados caminos vecinales de 1.° y 2.° orden, mas otros 269.113 kilómetros también entregados al tránsito público de los ordinarios ó de tercera categoría, lo cual demuestra palpablemente que carecemos en España casi por completo de carreteras provinciales, vacío importantísimo, cuyas causas es preciso estudiar con objeto de proponer el oportuno remedio.

Entre las pocas regiones que tienen organizado el servicio de carreteras provinciales, merece especial mención la de Barcelona, por el buen concepto que goza en el manejo de los intereses encomendados á la Diputación y el esfuerzo realizado para impulsar la red de caminos.

Según D. Victoriano Felip, Ingeniero director de las obras provinciales, data la actividad desplegada en el ramo desde la aprobación del plan de carreteras en 10 de Enero de 1879. [1] Se contrató al efecto el primer empréstito de cinco millones de pesetas, construyéndose en el decenio comprendido entre 1877 y 1887 250 kilómetros que con 90 abiertos con anterioridad daban un total de 340 kilómetros de caminos provinciales.

Al término del quinquenio de 1888 á 1893, al que se refiere la minuciosa Memoria del Sr. Felip, había 367 kilómetros terminados, 55 en construcción y 58 á punto de quedar replanteados, habiéndose estudiado en aquel período 134 kilómetros. Los gastos de construcción ascendieron en los cinco años á 832.501,33 pesetas y los de entretenimiento de carreteras á 1.065.764,11.

Obsérvese que aun tratándose de la Diputación provincial de más elevado presupuesto entre todas las de España,

[1] *Memoria referente al desarrollo, estado y servicio de las carreteras provinciales y de los caminos vecinales durante el quinquenio de 1888 á 1893*, por la Dirección de Obras públicas provinciales. Barcelona, 1894.

apeló á dos empréstitos para atender al ramo de carreteras, y á pesar de ello, sólo invirtió la modesta suma de 166.500 pesetas anuales en obras de nueva construcción.

La longitud de la red en 31 de Diciembre de 1896 era, según la *Estadística de Obras públicas,* de 429 kilómetros abiertos al tránsito, 48 en construcción, 27 en proyecto aprobado y 52 en estudio con un plan que abarca en conjunto 972 kilómetros. Hay además 378 kilómetros de caminos vecinales, de los que 171 tienen peones camineros permanentes pagados por la Diputación, todo lo cual revela los laudables esfuerzos hechos en aquella provincia que puede servir de modelo entre las españolas, mas son deficientes los resultados en cuanto á la longitud de las dos redes mencionadas.

La provincia de Barcelona tiene 1.293 kilómetros de carreteras del Estado y la Diputación, ó sean 168 metros por kilómetro superficial, y como hay en Vizcaya 847 kilómetros, correspondiendo á 385 metros por igual área, [1] resulta que está bastante mejor dotada de vías de comunicación que aquélla y las demás regiones de la Península. La historia y régimen del servicio de caminos en el antiguo Señorío puede consultarse en la citada *Monografía.*

Los recursos destinados en las naciones principales á las vías de comunicación provinciales consisten principalmente en recargos de las contribuciones directas y en subvenciones del Estado. Aquí ha sucedido lo contrario, consignándose en el art. 2.º de la ley dictada en Julio de 1877 relativa á fondos de carreteras y al restablecimiento del impuesto de portazgos que «se autoriza al Gobierno para que si lo estima conveniente *pueda distribuir* á las provincias por las que atraviesan las carreteras que construya el Estado, el importe de la tercera parte de las obras hechas en cada provincia, haciéndose el repartimiento entre los pueblos con arreglo á las utilidades de cada uno.»

Es decir, que en vez de conceder auxilios á las diputacio-

(1) Véase nuestra *Monografía de los caminos de Vizcaya,* capítulo IV

nes se pretendía percibir de ellas parte de los desembolsos del Estado, hasta que la ley de 31 de Diciembre de 1881 dispuso, al suprimir el impuesto de portazgos, que desapareciese del Presupuesto de ingresos la partida de 4.386.000 pesetas que figuraba en concepto de «Subvenciones de las provincias y pueblos para la construcción de Carreteras.» Comparado el régimen establecido en esta materia con el del tiempo de Isabel II, resulta más bien un retroceso, puesto que se han indicado en el Capítulo I los auxilios concedidos por el Estado á mediados del siglo para la apertura de caminos provinciales, y la Junta delegada de carreteras de Cataluña estuvo autorizada hasta 1868 para cobrar recargos arancelarios y de consumos con destino al ramo de obras públicas.

Según la ley Provincial vigente los ingresos de las diputaciones se dividen en XI capítulos titulados: I Rentas. II Portazgos y barcajes. III Donativos, legados y mandas. IV Repartimientos. V Instrucción pública. VI Beneficencia. VII Ingresos extraordinarios. VIII Arbitrios especiales. IX Empréstitos. X Enajenaciones, y XI Resultas.

Casi todos estos recursos son generalmente insignificantes, salvo el Repartimiento entre los pueblos, verdadera fuente de ingresos provinciales, aunque tiene el inconveniente de que dedicado á cubrir el déficit de los presupuestos pueden fijarlo *ad libitum* las diputaciones con el quebranto consiguiente para los ayuntamientos encargados de pagarlo. En cuanto á las Resultas, constituyen un verdadero desbarajuste por la insolvencia de muchos pueblos, origen de descubiertos en los ingresos provinciales.

A nuestro entender el sistema es defectuoso; las diputaciones debían contar con entradas fijas, como sucede en Francia, Bélgica y otras naciones según vamos á demostrarlo trazando el oportuno paralelo de la respectiva organización en el régimen provincial.

III

Ya se ha consignado que gracias á la organización de las Obras públicas en Francia, iniciada por Sully y perfeccionada por Colbert, y al poderoso recurso de las prestaciones personales, se abrieron 40.000 kilómetros de carreteras antes de la Revolución de 1789, divididas en cuatro clases con inclusión de las de carácter provincial.

La Cámara Constituyente traspasó toda la red á los departamentos, pero la Convención la devolvió al Estado, aunque durante aquel agitado período estuvieron los caminos muy descuidados.

Las carreteras provinciales medían en el país vecino 18.000 kilómetros en 1814, pero desde el año 1831 abrió el Estado un crédito anual de 3,50 millones de francos para subvencionarlas, que se elevó á 3,60 en la ley de 30 de Julio de 1880, figurando en el Presupuesto francés del año 1895 esta suma más 70.000 francos destinados á la compra de los puentes de peaje situados en las carreteras provinciales.

En 1891 alcanzaba la red la longitud de 48.000 kilómetros estando casi terminada, pero como la ley de 10 de Agosto de 1871 autorizó á los consejos generales para *déclasser* sus carreteras, han utilizado esta facultad muchos departamentos transformando los caminos provinciales en vecinales de gran comunicación, á fin de utilizar en ellas las prestaciones personales. [1] Continúa la compra de los puentes de peaje á cuyo objeto les ayuda el Estado con la cantidad de 70.000 francos anuales.

Se resiente el sistema francés de excesiva clasificación de los caminos en cinco categorías, cuando en realidad debía bastar con tres: nacionales, provinciales y vecinales ó municipales.

El *Budget departamental* consta generalmente del Presupuesto ordinario y del extraordinario. Figuran en los

[1] L. Say. *Dictionnaire des finances.* Tome II. Routes nationales et departamentales.

ingresos del primero, el producto de los céntimos adicionales sobre las cuatro contribuciones de inmuebles, personal y mobiliaria, puertas y ventanas—reformada recientemente—y de patentes; las subvenciones concedidas por el Estado para las escuelas normales y caminos vecinales, así como el contingente de los pueblos destinado á este servicio. Comprende el Presupuesto extraordinario otros céntimos adicionales autorizados con tal carácter y los empréstitos.

Los gastos más importantes del Presupuesto ordinario aparte de los obligatorios consisten en los capítulos de carreteras departamentales y vecinales que consumen también gran parte de los empréstitos, siendo en cambio moderados los desembolsos que origina á las provincias francesas el ramo de beneficencia que se sufraga en gran parte por el Estado.

Los gastos totales de las diputaciones provinciales de Francia y de España pueden compararse con el siguiente estado de la recapitulación de los presupuestos:

CONCEPTOS	**Francia** — *Año 1881* — Millones de francos [1]	**España** — *Año 1886-87* — Millones de pesetas [2]
Gastos obligatorios	8,51	7,07
Carreteras provinciales y vecinales .	83,58	5,50
Beneficencia	25,57	20,26
Instrucción pública	17,34	5,20
Otros servicios	25.64	17,84
Total de los presupuestos ordinarios.	160,64	55,87
Idem de los extraordinarios . . .	153,32	0,00
TOTAL. . . .	313,96	55,87

(1) L. Say. *Dictionnaire des Finances*. Budget Departamental.

(2) Presupuestos ordinarios de las Diputaciones provinciales para 1886-87. *Gaceta de Madrid*, núm. 351. 17 de Diciembre de 1886.

La suma invertida en España en el ramo de beneficencia resulta mucho más elevada que en Francia, en proporción de su vecindario y riqueza. En cambio, se gasta en el servicio de carreteras el 10 por 100 de los ingresos, mientras sube en la república vecina á 52 por 100, y si se tuvieran en cuenta las cantidades allí gastadas con cargo á los presupuestos extraordinarios subiría el desnivel, lo cual viene á comprobar que en la Península están completamente desatendidas las vías de comunicación de la red provincial.

Desde los años á que se refieren los datos precedentes han aumentado las cifras totales de los presupuestos provinciales en ambas naciones. No disponemos de datos completos concernientes á la recapitulación de los departamentos franceses, pero según el *Bugdet général de l'exercice 1895*, ascendía el importe de los céntimos adicionales cobrados por el Estado con destino á los Consejos generales á 172,60 millones de francos, que con 16,10 de subvenciones para caminos vecinales, puentes de peaje, instrucción pública ú otros ramos suman 188,70 millones; agregando los ingresos procedentes del repartimiento entre los ayuntamientos y otros conceptos, llegará cuando menos á 210 millones la suma de los gastos ordinarios de los departamentos, subiendo á unos 105 los desembolsos para el ramo de carreteras.

Figuraban en España en los presupuestos de gastos de 1890-91 90,64 millones de pesetas, de los cuales se consignaba para carreteras la *suma insignificante de 4,19* millones. En realidad son aquí las consignaciones más aparentes que reales por derivarse de que «de un presupuesto á otro se arrastran y van acumulándose sucesivamente todos los créditos pendientes de cobro, irrealizables en gran parte,» [1] todo lo cual demuestra el completo abandono del servicio de caminos provinciales.

Esto depende, según los detractores de las diputaciones, de su mala administración, pero el examen imparcial del asunto demuestra que aquellos cuerpos están abrumados

(1) *Proyecto de reforma de las leyes provincial y municipal.* Estado XI.

por atenciones obligatorias de Instrucción pública y de Beneficencia. Repetimos que no disponen de ningún arbitrio ni contribución, salvo el contingente provincial, difícil de hacerlo efectivo en muchas comarcas por la penuria de los pueblos, en la mayoría de los cuales no existe el impuesto de consumos, siendo la única fuente de ingresos el repartimiento general entre todos los vecinos y hacendados autorizado en el art. 136 de la ley municipal, que se sustituye en las poblaciones mayores de 200.000 habitantes por otros recargos.

Mas no debe olvidarse que la base tributaria consiste en España en la esquilmada propiedad rústica y urbana, cuyos gravámenes se acercan á veces entre nosotros por un régimen anticuado á la confiscación de las rentas líquidas. En Francia pagaban las fincas en 1791 el 16,66 por 100, pero comprendiendo lo elevado del tipo, se redujo en 1815 á 10,58 %; en 1851 á 6,06 % y en 1874 al 4,20—mas los recargos locales—[1] compensando estas rebajas con otros impuestos.

En cambio se paga en España del 16 por 100 como mínimo al 21 por 100, más los recargos municipales y los de guerra votados en los dos últimos presupuestos, imitando con tan enormes tributos el cuento de la gallina de los huevos de oro, y con tal desquiciamiento no puede haber buena administración provincial ni municipal.

En el interesante estudio sobre *Caminos vecinales* publicado recientemente en la *Revista de Obras Públicas* por D. Federico Moreno, ha analizado este punto valiéndose del Presupuesto de gastos é ingresos de una provincia de tercer orden llegando á esta conclusión. «¿Se podrían introducir reducciones en algunos capítulos á fin de obtener los recursos suficientes para ejecutar un costoso plan de carreteras y atender á su conservación? Creemos que no teniendo en cuenta el elevado coste de estas obras y *la insignificancia de los ingresos.»* [2]

(1) L. Say *Dictionnaire des finances*. Contribution fonciere.
(2) Serie 7.ª Tomo I, Número 12. Año 1897.

Solo les queda el recurso de levantar empréstitos, camino muy peligroso cuando no se cuenta con entradas saneadas para atender debidamente á los servicios y al pago de las cargas. Aun en esto se hallan en mejores condiciones en Francia, porque el interés del capital es mucho más módico y el Estado ha dispuesto los medios de prestar á las corporaciones administrativas, en ventajosas condiciones, los fondos depositados en las cajas de ahorros.

IV

La organización de las diputaciones provinciales belgas se asemeja mucho á la adoptada en Francia. Los Presupuestos se aprueban de Real orden y comprenden los ingresos tres capítulos; 1.º El de los céntimos adicionales á las contribuciones de inmuebles, personal y de patentes que constituyen la entrada principal. 2.º El impuesto sobre los perros, carruajes, coches de lujo y licencias de caza, rendimiento de los ferrocarriles subvencionados etc. El 3.º comprende los fondos recaudados por otras entidades, limitándose los repartimientos entre los pueblos á cantidades fijas y convenidas de antemano para atender al sostenimiento de la guardia rural, la conservación de los caminos vecinales y ciertos servicios de beneficencia.

Es allí bastante amplio el campo abarcado por las diputaciones. No costean como en España la segunda enseñanza, pero auxilian á la primaria, así como la construcción de caminos vecinales, las obras de encauzamiento de los ríos, las de saneamiento de los pueblos, mejora de los cementerios, adoquinado de las calles de travesía, escuelas de dibujo é industriales, y conceden otros muchos estímulos para cooperar al incesante progreso de la nación.

Las carreteras están en el Reino Unido desde tiempo inmemorial al cuidado de las parroquias ó distritos, perteneciendo los puentes en general á los condados.

Se dividen en tres categorías, *main-roads* ó caminos

principales; de peaje ó *turnpike-roads* y ordinarios *highways*. Cada parroquia tiene un inspector, y la reunión de estos constituye el consejo que nombra los empleados y atiende á la conservación.

La competencia promovida por los ferrocarriles hizo descender el producto de los portazgos desatendiéndose en consecuencia el servicio de entretenimiento. Para corregir el mal se dictó una ley en 1870, obligando á los condados á pagar la mitad de los gastos de conservación y en 1888 quedó encomendada á los consejos ó juntas de aquellas regiones la inspección de las dos categorías superiores de carreteras.

No obstante, faltaba mucho para la unificación del servicio cuya administración dependía cuando menos de ocho autoridades ([1]) hasta que se simplificaron los organismos en 1894 con el perfeccionamiento del régimen de Administración local.

Las 99.862 millas de caminos ordinarios que existían en 1892 pertenecen á los consejos de distrito y 20.327 de carreteras principales á los condados, cuyas corporaciones ejercen cierta autoridad sobre los de los distritos, hallándose encargadas de redactar los reglamentos. El Estado que antes se desentendía en absoluto de esta clase de servicios, los subvenciona ahora contribuyendo con la cuarta parte de los gastos de conservación y por esta circunstancia fiscalizan las cuentas los *auditors*, manteniendo, no obstante, un régimen de bastante descentralización.

Ya se ha indicado que hay en Francia y en la mayor parte de las naciones, por separado de los grupos de carreteras provinciales, otras mucho más extensas llamadas con bastante impropiedad vecinales, porque las dos primeras categorías entran de lleno por su extensión y tráfico en el rango de los caminos departamentales.

«Un servicio como el de la *vecinalité*, que invierte 200 millones de francos anuales y que ha absorbido

([1]) Arminjon. *L'Administration local de L'Angleterre*. Chapitre IX.

6.000.000.000 en medio siglo, ofrece vasto campo al estudio y puede considerarse bajo puntos de vista muy distintos.» [1] Y estas cifras abrumadoras bastan para hacer comprender el vacío enorme que debe llenar nuestra Nación si ha de sacudir su lamentable atraso en esta segunda parte esencialísima del ramo de obras públicas.

Durante el primer cuarto del presente siglo se consideraban en Francia como caminos vecinales las vías públicas municipales clasificadas bajo aquella denominación por el Prefecto como resultado del expediente instruído en cada caso. La ley de 28 de Julio de 1824 creó algunos recursos especiales, á saber: dos jornales de la prestación personal y 5 céntimos adicionales de recargo sobre las cuatro contribuciones directas; autorizó las subvenciones pagadas por los industriales á causa del deterioro causado en los afirmados con sus arrastres, y el Estado costeaba las obras dentro de sus propiedades. Pero la gestión directa de los ayuntamientos dió escasos resultados.

La ley de 21 de Mayo de 1836 encauzó este servicio declarándolo obligatorio, y data desde entonces la apertura metódica de los caminos vecinales, divididos en dos categorías: de gran comunicación y ordinarios. El grupo primero y más importante se empezó á construir bajo la iniciativa de los consejos generales—diputaciones—que los clasificaban y subvencionaban mediante la imposición por los departamentos de varios céntimos adicionales. Faltaba anteriormente en los ayuntamientos aislados el impulso para aunar las voluntades y dirigir la apertura de estas vías de comunicación, pero desde que en 1838 se concentraron los recursos en las cajas provinciales figurando en los presupuestos de los departamentos, surgió rápidamente la construcción de esta categoría de carreteras que en los 48 años comprendidos entre los años 1836 y 1884 alcanzó la considerable longitud de 119.245 kilómetros, mientras la red general era de 37.000 kilómetros y de 49.000 la provincial.

[1] *Dictionnaire des finances*, tome I. Chemins vecinaux.

Los caminos vecinales ordinarios eran los que interesaban á varios pueblos y conservaban su carácter municipal, custodiándose los fondos en el de mayor vecindario. Se subdividió en 1852 la red de caminos ordinarios en dos grupos denominados de interés común—ó de mediano tráfico—y ordinarios. Ambos se construían y conservaban por cuenta de los ayuntamientos, determinando el Consejo general el repartimiento entre los pueblos, que se sometía á la aprobación del Prefecto.

La ley de 11 de Julio de 1868 concedió 100 millones de francos como subvención del Estado para la apertura de la red ordinaria y 15 millones á la de interés común, pagaderos en diez anualidades. Los consejos generales quedaron facultados para subvencionar los caminos vecinales con el producto de los recargos de las contribuciones directas, y para hacer anticipos á los pueblos, mas fueron paulatinamente encargándose de construir y conservar por sí mismos las redes de las dos primeras categorías, figurando al efecto estos gastos en los presupuestos provinciales.

La longitud de los caminos vecinales concluídos en 1885 era la siguiente:

	Kilómetros
De gran comunicación . . .	119.245
De interés común	72.542
Ordinarios	241.659
TOTAL. . .	433.446

Los recursos principales destinados á tan importante servicio fueron los céntimos adicionales de la provincia y del municipio sobre las contribuciones directas y las prestaciones personales. Estas constituyen el recurso más saneado de las redes de caminos vecinales de las tres categorías, que consiste en un impuesto directo y personal fundado en el uso de las vías de comunicación por todos los habitantes de la comarca. Ha sido muy combatido en Francia por su conexión con la *corvée royal,* y recuérdese que después de

haber dado los excelentes resultados mencionados en la Epoca cuarta, se derogó por edicto de 27 de Junio de 1787, pero en cuanto pasó el vértigo revolucionario se inició en 1802 su restablecimiento, que quedó sancionado definitivamente en la ley de 21 de Mayo de 1836.

Todos los varones válidos de 18 á 60 años están obligados á trabajar durante tres días al año, á menos de redimirse en metálico. Se calcula el producto anual en 60 millones de francos, de los cuales proceden 26 del personal, 25 de los caballos, mulas, asnos, bueyes y vacas y 9 de los carros. Los tipos en que se gradúa el valor de los jornales son módicos, variando entre 1 y 3 francos, y ocurre lo propio con las caballerías y vehículos.

Ha habido varias tentativas para suprimir las prestaciones, pero en las informaciones abiertas, se han pronunciado los consejos generales por grandísima mayoría á su favor, á pesar de las ideas avanzadas que predominan en el Gobierno de la república vecina.

Cuando empezó á aplicarse la ley de 1836 había que recurrir á menudo á ejecutar de oficio los gastos de los pueblos por la resistencia que oponían los ayuntamientos á votar los créditos necesarios. No procedía esta actitud de mala voluntad, sino del deseo de rehuir la odiosidad de imponer tributos, prefiriendo la obediencia á las órdenes de la autoridad; más á medida del adelanto de la red de carreteras y del convencimiento de sus ventajas se ha ido venciendo el escollo, encontrándose ahora una cooperación espontánea en los municipios para realizar esta obra tan grandiosa de progreso.

Las sumas invertidas en los 13 años comprendidos entre los años 1869 y 1882 fueron en las tres categorías de caminos:

	Millones de francos
Nueva construcción	803,92
Grandes reparaciones	125,82
Conservación	1.088,53
Diversos.	113,07
Gastos generales y personal . . .	152.62
TOTAL. . .	2.283,96

ó sea un gasto anual de 175,70 millones.

La proporción en que contribuyeron las cuatro entidades al sostenimiento del servicio fué en 1882:

	Tanto por ciento
Ayuntamientos . . .	49
Diputaciones	35
Particulares	2
El Estado	14
	100

Los ingresos y gastos del ramo de conservación fueron en el mismo año:

Ingresos

	Millones de francos
De las rentas municipales	9,39
De los 5 céntimos de ídem	14,33
Prestaciones personales	59,92
Céntimos de los departamentos . .	28,54
TOTAL. . .	112,18

Gastos

	Millones de francos
Red de gran comunicación	43,10
De interés común	19,62
Caminos ordinarios.	36,30
Personal y gastos generales . . .	13,16
TOTAL. . .	112,18

V

De cuanto antecede se deduce, que los ayuntamientos carecían en Francia del grado de iniciativa y competencia necesarias para construir mediante la asociación mutua una extensa red de caminos vecinales, y solamente, cuando por ministerio de la ley intervinieron las diputaciones en organizar, tanto la parte técnica como la administrativa del

servicio, adquirió verdadero impulso la apertura de las redes de gran comunicación y de mediano tráfico.

Mas estos caminos venían á constituir nuevas ampliaciones del grupo de carreteras provinciales y como había en cada departamento distintos servicios técnicos para atender á su conservación, se inició en 1873 la idea de unificarlos esperando mejores resultados en el empleo de los cuantiosos recursos del ramo. Se hizo el primer ensayo de fusión en el departamento de *Eure et Loir* en el que el Consejo general llegó á una inteligencia con los ayuntamientos mediante la entrega íntegra de los recursos de caminos y se obtuvo un éxito completamente satisfactorio.

A su vez se asoció el Estado desde el año 1868 concediendo fuertes subvenciones á estas obras públicas, y estableció la debida vigilancia en la inversión de fondos planteando una contabilidad uniforme para dirigir el servicio, tan importante, que los ingresos y gastos anuales suman 400 millones de francos, interviniéndo las 87 diputaciones provinciales y los 36.000 ayuntamientos de Francia. Las operaciones de cuenta y razón se llevan en ambas corporaciones: dirigen las obras según los departamentos los ingenieros de *ponts et chausseés* ó los *agents voyers*—directores de caminos—.Estos funcionarios redactan los proyectos y presupuestos, extendiendo las certificaciones de las obras ejecutadas; actuan de ordenadores de pago los prefectos ó alcaldes, según los casos, y los tesoreros provinciales ó municipales abonan el importe de los libramientos llevando en cada oficina una contabilidad especial.

Depende el servicio de la Dirección de Aministración departamental y comunal y el Ministro del Interior presenta anualmente á las Cámaras la memoria minuciosa de la marcha y progresos de los caminos vecinales. Para la inspección hay una Junta técnica que en el ejercicio de 1896-97 examinó 1568 expedientes; (1) está dividida en seis

(1) *Annales des chemins vecinaux. 53 Année. Avril 1898. Rapport du sous—Comité technique de la Vecinalité.*

circunscripciones y los vocales, no sólo ejercen funciones burocráticas, sino que están adscritos á cada uno de los distritos que visitan periódicamente, cuyo sistema nos parece preferible al de las funciones meramente pasivas encomendadas en España á los Inspectores generales de caminos.

La fusión de las redes provinciales y vecinales de las dos primeras categorías se ha ido realizando con rapidez, hasta el punto, de que en Enero de 1897 estaba hecha en 79 departamentos; en 46 en manos de los directores de caminos y en 33 bajo la dirección de los ingenieros, conservándose doble personal solamente en ocho provincias.

Mas no se detuvo aquí el afán unificador, sino que en el artículo 72 del proyecto de ley de Presupuestos para el ejercicio de 1897 se propuso que desde el día 1.º de Enero se encomendaría el servicio de conservación de las carreteras nacionales á los departamentos, previa la inteligencia con cada Consejo general, bajo las siguientes bases:

«1.ª Abono del Estado como anualidad para los gastos de entretenimiento y de reparación ordinaria de una cantidad máxima de 28.079.400 francos.»

«2.ª Quedarán á cargo del Estado las obras nuevas y reparaciones procedentes de casos de fuerza mayor, la construcción de puentes y trabajos aplicables *aux lacunes.*»

«3.ª Reparto por mitades entre el Estado y el departamento de las economías obtenidas en el personal por efecto de la unificación del servicio.»

«4.ª A partir del 1.º de Enero de 1897 no podrán proveer los prefectos las vacantes en un período de cinco sino en individuos procedentes del personal antes afecto al servicio de las carreteras nacionales.»

Es decir, que contra la tendencia señalada en una parte de la prensa española hacia *la supresión de las diputaciones provinciales*, en Francia, á pesar de su régimen centralizador prevaleció el espíritu contrario en una votación de la Cámara de Diputados, según la cual, debía desentenderse el

Estado del importante servicio de conservación de carreteras para entregarlo á los departamentos. Pero esta reforma tan radical fracasó en los trámites sucesivos de la ley de *finances* que promulgada en 25 de Marzo de 1897 mantuvo el servicio de conservación de las carreteras del Estado á cargo de los Ingenieros del Cuerpo de *Ponts et chausseés* tal como estaba anteriormente.

Hay en los *Annales des Chemins vecinaux* (1) una importante innovación ensayada en el departamento de *Eure et Loir*. El Consejo general trató de obtener una economía anual de 63.000 francos con destino á la garantía de interés para la instalación de varios tranvías, y como se invertían 666.000 francos anuales en sueldos de 660 peones camineros, ideó el Ingeniero jefe de los caminos vecinales la supresión de 190 plazas aumentando á cada caminero la longitud de su trozo desde 5,56 kilómetros á 6,51. No debían reducirse desde luego más que 124, á saber: 41 puestos vacantes, 32 servidos por personas de más de 60 años y 51 por peones temporeros.

Consiste la reforma en sustituir el trabajo aislado de los caminos «que se paga poco, pero resulta remunerado con exceso en relación á la obra ejecutada» por la labor en cuadrillas de 4 á 5 peones bajo la dirección, vigilancia y responsabilidad del más inteligente á quien se le da un ligero sobresueldo. Las experiencias hechas por el referido Ingeniero jefe en 1894 confirmaban sus previsiones, y convendría mucho que se repitieran en España para introducir todas las mejoras posibles en tan importante servicio.

La red francesa de caminos vecinales se encontraba en 31 de Diciembre de 1896 en esta situación: (2)

(1) 52 Année. Número 1. Janvier 1897.
(2) *Annales des Chemins* etc. Juillet 1898.

CATEGORÍAS	Terminados — *Kilómetros*	En construcción — *Kilómetros*	Faltan — *Kilómetros*	TOTAL — *Kilómetros*
De gran comunicación . . .	156.445	442	1.826	158.713
De interés común.	70.046	1.463	5.007	76.516
Ordinarios	269.113	13.559	96.687	379.359
TOTAL	495.604	15.464	103.520	614.588

Para el conocimiento del complicado mecanismo vigente en Francia recomendamos la consulta de la *Instruction spéciale pour l'aplication de la loi du 12 Mars 1880* dictada por el Ministro del Interior en 25 de Julio de 1898 que comprende el siguiente sumario.

Título 1.º *Disposiciones generales.* Capítulo I Aplicación de la ley.—Capítulo II Obligaciones impuestas á los departamentos y á los pueblos.

Título 2.º *Establecimiento del programa anual.* Capítulo I Formación del programa.—Capítulo II Participación del Estado, de las diputaciones y de los ayuntamientos.—Capítulo III Requisitos exigidos para formar el programa.—Capítulo IV Subvenciones extraordinarias.—V Aprobación del plan.

Título 3.º *Ejecución del mismo.* Capítulo I Adjudicación de las obras.—Capítulo II Recursos disponibles.—Capítulo III Empleo de los fondos.—Capítulo IV Construcción de los caminos.—Capítulo V Empréstitos de la Caja de retiros.—Capítulo VI Recursos de la prestación personal.—Capítulo VII Justificantes de los gastos.

Título 4º *Subvenciones.* Capítulo I Orden que debe seguirse para el ingreso en caja.—Capítulo II Auxilios extraordinarios.—Capítulo III Disposiciones relativas á la Contabilidad.

Título 5.º *Rendición de cuentas.* Comprende los modelos de los estados y actas que deben acompañarse para justificar los pagos del servicio.

VI

La escasez de carreteras vecinales indujo al Gobierno italiano á declarar *obligatoria* su construcción. La ley de 1868 dispuso se formase el plan; creó recursos especiales, concedió subvenciones y facultó al Poder central para ejecutar de oficio las obras en los casos de incumplimiento de las obligaciones impuestas á los ayuntamientos. El Ministro presenta anualmente al Parlamento, como en Francia, Inglaterra y otras naciones, el informe de lo actuado en la materia.

La red de caminos comunales debe alcanzar la longitud de 118.000 kilómetros.

Como los ayuntamientos de muchos pueblos carecen de aptitud y de medios para organizar este servicio, asume el Gobierno la dirección técnica por medio de los Ingenieros del Estado, que hacen los estudios de carreteras á cuenta del fondo destinado á subvenciones, pero los pueblos costean la mayor parte de los gastos y aplican la prestación personal aceptando la intervención facultativa de los funcionarios del Poder central. Aun mejorado el servicio, resultó deficiente, y se ha tratado de reorganizarlo bajo bases parecidas á las adoptadas en Francia.

De las tres categorías de caminos vecinales franceses suprimen con fundamento en Bélgica la intermedia. Los de gran comunicación se administran por Juntas de carácter permanente y los ordinarios por los burgomaestres—alcaldes—.Existe la prestación para ambas redes, pero en vez de hacer extensiva á pobres y ricos, la obligación de dar igual número de jornales se exige, á partir de cierta contribución, doble cuota ó servicio que á los jornaleros.

No alcanzan las carreteras belgas tanta extensión como las de Francia por kilómetro cuadrado ni por habitante, pero en cambio, les aventajan por la tupida red de sus vías férreas.

Las diferentes provincias del Imperio austro-húngaro se

rigen por leyes particulares bastante parecidas. Hay carreteras del Estado, provinciales, de distrito y comunales, siendo las de distrito análogas á los caminos vecinales franceses. Se administran por comisiones de 5 á 15 vocales nombrados cada tres años por los ayuntamientos de la circunscripción, construyéndolos con auxilios provinciales que autorizan las dietas, los recargos de las contribuciones directas y la prestación personal. Se pueden establecer portazgos en las carreteras.

Las autoridades provinciales están facultadas para disponer la ejecución de oficio de los trabajos necesarios con objeto de asegurar el tránsito en los caminos de distrito y en los municipales. Estos últimos se hallan bajo la inspección de las comisiones mencionadas.

En Prusia rige, como en Austria, el sistema de descentralización, no interviniendo el Gobierno en el examen de las cuentas de gastos de los caminos vecinales. Existen las prestaciones, así como los peajes—aunque la ley prohibe la instalación de otros nuevos—y las subvenciones de los industriales para compensar el deterioro que producen sus arrastres en las carreteras.

Al ocuparse de España Mr. J. de Crisenoy, de cuyo estudio hemos tomado algunos datos, consignó con fundamento la opinión, de que nos encontramos en esta materia como Francia á principios del siglo, es decir, cuando no se había intentado la organización del servicio.

El Cuadro núm. 15 de la *Estadística de Obras públicas* comprende 19.348 kilómetros de caminos vecinales existentes en 31 de Diciembre de 1896. Mas no merecen ninguna confianza estos datos, porque se advierte al insertar los 3.039 kilómetros de la provincia de Valencia que la mayor parte «son carriles abiertos por el tránsito, utilizándose muchos de ellos exclusivamente en las faenas agrícolas.» De modo que no reunen los caracteres de las carreteras vecinales de otros países, construídas y afirmadas como tales, y conservadas con peones camineros.

Las leyes vigentes encomiendan á los ayuntamientos la ejecución de todas las obras de carácter municipal bajo la inspección del Gobierno. Pero los concejos viven, en general, agobiados por las cargas que les impone el Estado, como el sostenimiento de la instrucción primaria, y les es difícil organizar y atender debidamente al servicio de caminos vecinales.

Juzgándolo así, dice en su notable Memoria D. Victoriano Felip: «Algunas diputaciones provinciales, y entre ellas la de Barcelona, penetradas del sumo interés que tiene la extensión de los caminos por toda la Provincia, se han colocado en terreno práctico, exigiendo de los pueblos sólo lo que pueden dar y tomando á su cargo todo lo demás con el carácter de subvención que la ley sanciona y preconiza. Los terrenos de propiedad comunal ó privada necesarios para la apertura de las carreteras vecinales, los jornales de peón y carro de la prestación personal y el acopio de piedra para los afirmados. He ahí cuanto se halla dentro de los recursos de los pueblos y lo que de ellos puede buenamente exigirse, sin apelar á medios coercitivos que, en general, resultan contraproducentes. Todo lo demás, incluso la dirección facultativa de las obras, corre en Barcelona á cargo de la Provincia.»

Aquella Diputación estableció en 1877 las primeras bases de auxilios que consistían en costear todas las obras de fábrica, la tercera parte de la explanación y la mitad del afirmado. Reformadas aquéllas en 1880, se extendieron las subvenciones respectivamente á la mitad y los tres quintos, auxilios que estimularon la amortiguada diligencia de los pueblos, recibiendo desde entonces el Cuerpo provincial multitud de instancias en solicitud de su concurso.

De los minuciosos datos de la Memoria se deduce que conserva la Diputación, mediante el acopio de piedra machacada hecho por los pueblos, 152 kilómetros de caminos vecinales; durante el quinquenio de 1888-93 se construían trece carreteras presupuestas en 617.885 pesetas y se habían

estudiado 31 proyectos que comprendían 149 kilómetros valorados en 2.454.772 pesetas.

Con declarar la prestación personal *obligatoria* bajo ciertas bases, como se hace en los países extranjeros, el laudable impulso dado á los caminos vecinales con tanto celo como inteligencia por la Provincia de Barcelona hubiera podido alcanzar mucho mayor desarrollo en sus vías de comunicación. Se hace absolutamente preciso reorganizar este servicio, pero por el momento se debe dar la preferencia á plantear bajo bases amplias la apertura de la red provincial reservando para algo más adelante la ejecución en vasta escala de los caminos municipales.

En Vizcaya se ha construído hasta ahora la red vecinal por la Diputación. En Guipúzcoa se aprobaron en sesión de 5 de Noviembre de 1897 las bases para auxiliar á los ayuntamientos en la construcción y conservación de caminos vecinales de primero y segundo orden, y en 6 de Abril de 1898 la detallada Instrucción del ramo que comprende un concienzudo estudio del asunto. Aquel Cuerpo provincial dispone de una Caja de Ahorros con sucursales en los pueblos y el plan comprende, los empréstitos hechos á los ayuntamientos con fondos depositados en la Tesorería, á semejanza del sistema adoptado Francia. (1)

VII

Las disposiciones consignadas en el Capítulo IV de la ley de Carreteras se limitan á fijar reglas para la formación de los planes de camino municipales y á la inspección del servicio, pero carece del intento de impulsar eficazmente su apertura. El artículo 53 del Reglamento faculta á los ayuntamientos para votar la prestación personal, á tenor de lo dispuesto en el artículo 79 de la ley

(1) *Bases é Instrucción general para el servicio de caminos vecinales de la Provincia de Guipúzcoa.* Año 1898.

Municipal, que autoriza para imponerla á todos los habitantes mayores de 16 y menores de 50 años con excepción de los acogidos en los asilos de caridad, de los militares en activo servicio y los imposibilitados.

«El número de días no excederá de veinte al año ni de diez consecutivos, siendo redimible cada uno por el valor que tengan los jornales en cada localidad.»

Si se hubiera sabido aprovechar esta fuente de recursos tendría España redes extensas de caminos provinciales y vecinales, pero como la mayoría de los ayuntamientos encuentran más cómodo y *popular* no exigir tales sacrificios para sus obras públicas, y la ley prohibe utilizar la prestación en las carreteras que no sean exclusivamente de carácter municipal, se ha desperdiciado el recurso más saneado para fomentar las vías de comunicación.

Obrando con más sentido práctico los gobiernos extranjeros utilizan tan fecundo recurso en sus magníficas redes de caminos secundarios. Han abundado en todas partes las severas críticas contra la *corvée,* pero han hecho poco caso de tales argumentos siguiendo el consejo del *Controleur Orry* que consignamos al tratar del reinado de Carlos III «Prefiero pedir á los pueblos brazos que abundan, á exigirles dinero que no tienen.»

Nuestra ley municipal es *aparentemente* la que exige más en la materia, al facultar la prestación por 20 días anuales, mientras han realizado en Francia su asombrosa red de caminos vecinales con solos tres jornales obligatorios y el gravamen análogo aplicado á los carros y caballerías.

Examinando el tomo II del *Censo de la Población de España, según el empadronamiento hecho en 31 de Diciembre de 1887* resulta, que había más de cuatro millones de varones comprendidos entre 16 y 50 años. Quiere decir, que graduando el jornal medio en 2 pesetas, los 20 días de prestación señalados en la ley representan un ingreso anual de

$$20 \times 4.000.000 \times 2 = 160.000.000 \text{ pesetas}$$

suma enorme que aun reducida á proporciones más modestas ha de bastar para encauzar tan desatendido servicio.

A nuestro parecer puede reducirse á la mitad el número de días distribuyendo los diez restantes por mitades en las redes de carreteras provincial y vecinal, pero siendo difícil ordenar simultáneamente ambos servicios, se debe procurar organizar desde luego el primero, con cuyo objeto proponemos las bases siguientes:

1.ª El plan de carreteras del Estado, que constaba en 31 de Diciembre de 1896 de 73.939 kilómetros, se reducirá á la longitud de 40.000 y á lo sumo de 45.000.

2.ª Se considerarán en España como carreteras provinciales las de esta clase y además las clasificadas en Francia como caminos vecinales de primera y segunda categoría, formándose desde luego un plan que comprenda aproximadamente 60.000 kilómetros.

3.ª De los 19 millones de pesetas que destina anualmente el Estado á la construcción de sus carreteras, se destinarán 5 millones á subvencionar la red provincial.

4.ª Mediante la competente autorización concedida á las Diputaciones para establecer algún impuesto especial destinado al objeto, se formará otro fondo que no baje de 8 millones anuales.

5.ª Se reformará la ley municipal reduciendo á diez los jornales de la prestación, de los cuales se destinarán cinco con *carácter obligatorio* á la construcción y conservación de caminos provinciales, graduándose su importe cuando menos en 25 millones de pesetas anuales.

6.ª Se hará extensiva la prestación á los carros y caballerías, estudiándose si procede establecer dos ó tres categorías, según la riqueza imponible de los propietarios. (1)

7.ª Para la dirección administrativa de cuanto atañe á la construcción de las carreteras provinciales se constitui-

(1) Este principio, que prevalece en el impuesto de Cédulas personales y en algunos otros es muy justo, pero como la propiedad se halla tan gravada en España, hacemos la indicación en términos dubitativos.

rán, á semejanza de las Juntas de Obras de Puerto, otras de Carreteras. Constarán de nueve ó de doce vocales—según las provincias—nombrados por el Estado, la Diputación Provincial y los Ayuntamientos con sujeción á las reglas que se dicten al efecto. Será vocal nato el Ingeniero jefe de la Provincia.

8.ª Formará el plan la Junta de Carreteras oyendo á la Diputación y sin más informe que el de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se someterá á la aprobación del Ministerio de Fomento.

9.ª En todo lo relativo á las Obras públicas provinciales, entenderá este Centro con exclusión del ramo de Gobernación.

10.ª Se simplificarán los Formularios del Estado para los proyectos, replanteos y liquidaciones, á fin de obtener el mayor trabajo útil posible del personal facultativo, construyendo con rapidez la red bajo la base de un mínimo de 2.000 kilómetros anuales.

11.ª Aprobado el plan, que debe subdividirse en tres grupos, según el orden de preferencia, se podrá adelantar el turno de las subastas dentro del primero, cuando los pueblos ofrezcan gratuitamente á la Junta los terrenos que ha de ocupar la carretera.

12.ª Se gestionará sin tardanza la reforma de la ley de Expropiación forzosa en todos los artículos que originan constantes abusos y paralizan las Obras públicas.

13ª. Las provincias que renuncien á la subvención del Estado y hayan demostrado su aptitud administrativa, así como las regiones ó agrupaciones de provincias, si llegan á constituirse, organizarán la Junta de carreteras según lo estimen conveniente, disfrutando al efecto del grado de autonomía necesario para que funcionen con actividad y desembarazo.

14.ª En cuanto se organice el servicio de carreteras provinciales entrando en una marcha ordenada y regular se planteará el de caminos vecinales ó municipales dividién-

dolo en dos grupos: los subvencionados por aquellas Juntas y los que se costeen exclusivamente por los ayuntamientos.

Huelga indicar que no comprende este proyecto la región vasco-navarra en donde se mantiene con excelente resultado la autonomía más completa en materia de caminos sin que ejerza el Gobierno funciones de tutela en la parte técnica ni en la económica en los servicios encomendados á sus Diputaciones.



CAPÍTULO VI

La Restauración.

Vías férreas. Canales y puertos. Asuntos generales.

I. Clasificación en vías de servicio general y particular.—Defectos principales de nuestra ley de ferrocarriles.—Régimen opresor que pesa aun sobre las líneas que no han recibido ningún auxilio del Estado.—El Parlamento ha saltado por encima de la ley al otorgar las concesiones.—Tarifas especiales números 1 y 2 para el material de caminos de hierro.—Desaparecen en 1896 sustituídas por la columna 3.ª del Arancel.

II. Longitud de la red española de vía normal y de vía estrecha.—Comparación del desarrollo de nuestras líneas férreas con el que alcanza en otras naciones; tranvías eléctricos.—A mediados del siglo prevalecía la doctrina de que los medios de transporte constituyen una industria de carácter privado.—Evolución realizada en Prusia para la compra de la red del Estado.—Cunde su ejemplo á otras naciones.

III. Controversias acerca de la explotación hecha por las compañías.—Longitud de las redes del Estado en diversos países.—Adopta Francia el sistema de la garantía de interés.—Se forma la red nacional.—El plan Freycinet.—Composición de la red francesa.—Falta de independencia de las compañias en el régimen de las vías férreas.—Dificultades para que prevalezca en España la explotación por el Estado.

IV. Atribuciones de los Consejos generales y Ayuntamientos franceses en la concesión de los ferrocarriles de interés local y de los tranvías.—Se reserva el Gobierno el examen técnico de los proyectos.—Deslinde completo entre las funciones administrativas y legislativas.—Auxilios que presta el Estado á las líneas secundarias.—Diferentes formas de subvenciones.—Régimen belga

V. Cautela con que se debe proceder en España al extender la red de ferrocarriles.—Reformas requeridas por la de interés general.—Comisión nombrada en 1888 para estudiar el plan de líneas secundarias.—Proyectos de ley formulados.—Graves inconvenientes que ofrecería en España la garantía de interés.—Ventajas de las subvenciones directas.—Dado el estado de la Hacienda se debe obrar con suma prudencia en esta clase de empresas.

VI. Ley de aguas de 1879.—Subvención á las Empresas de Canales y Pantanos.—Ordenanza para los Sindicatos.—Superficie de los terrenos regados en la Península.—Extensión que pudieran adquirir.—Los Gobiernos extranjeros costean las obras ó prestan grandes auxilios á las Sociedades concesionarias.—Clasificación de los puertos.—Las Juntas de Obras.—Sumas invertidas.

VII. Ley de ensanche de poblaciones.—Disposiciones dictadas para la reforma interior de las que tienen más de 30.000 almas.—Resumen de las modificaciones principales que requiere el servicio de obras públicas y plan para ejecutarlas.—Extraordinario progreso alcanzado en el extranjero por este ramo.

I

La ley vigente de Ferrocarriles dictada en 23 de Noviembre de 1877 los clasifica en líneas de servicio general

y de servicio particular, abarcando en esta categoría los destinados á la explotación exclusiva de una industria determinada ó al uso privado.

Señaló taxativamente las líneas comprendidas en el plan general, ó sea, las que estaban construídas, así como las agregadas en la ley de 2 de Julio de 1870 y sus anejas. Se consideran como de servicio general todas las de aquel plan y las que posteriormente se incluyan en el mismo. «También pueden serlo las destinadas á la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia, clasificadas con aquel carácter. Para obtener la declaración será siempre necesaria una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el Ministerio de Fomento oyendo á la Junta Superior facultativa de Minería.»

Comprende el Capítulo II las reglas concernientes á la concesión y autorización para construir los ferrocarriles de servicio general. Exige la promulgación de una ley que establezca las condiciones especiales al otorgar cada vía férrea, y mantiene el sistema de subvenciones de la ley de 1855, salvo la garantía de interés que quedó suprimida.

Los particulares y compañías que pretendan la concesión de un ferrocarril de servicio general deben dirigir su solicitud al Ministro de Fomento acompañada del proyecto. Una vez aprobado y aceptadas recíprocamente las condiciones presentará el Gobierno á las Cortes el oportuno proyecto de ley.

Cuando la línea pedida no esté comprendida en el plan de las llamadas de servicio general, ha de abrirse previamente una información, oyendo á las diputaciones y ayuntamientos interesados, á otras corporaciones y funcionarios, y á la Junta Consultiva de caminos, presentando como consecuencia á las Cortes el proyecto de ley para incluirla en el plan.

Los defectos principales de la legislación de 1877 consisten: 1.º Para obtener la concesión de una línea no incluí-

da en el plan se debe instruir un larguísimo expediente administrativo, recabándose además dos leyes en cada caso. 2.º No estableció la debida distinción entre las líneas subvencionadas de servicio general y las de interés meramente local respecto de los tributos ni de las autoridades encargadas de otorgar las concesiones. 3.º Las Compañías de ferrocarriles, incluso las que no reciben ningún auxilio del Estado, soportan una serie interminable de gabelas, aun cuando no repartan dividendo á los accionistas y obligacionistas, en concepto de impuestos de viajeros, de mercancías, de tráfico, registro, inspección del Gobierno, uso del telégrafo, billetes á precios reducidos para militares y marinos, transporte del correo, de presos y penados, etc., convirtiéndose así en padrastro de los caminos de hierro con un régimen opresor que no se parece al de las naciones bien regidas. (1) La situación creada especialmente á las líneas secundarias no subvencionadas es de tal naturaleza, que se impone un cambio radical en las disposiciones que rigen en la materia. (2)

Ya hemos señalado en el capítulo IV la omisión cometida en la ley de Obras públicas respecto de los ferrocarriles de interés local. Son de cargo de las provincias y municipios los puertos, las carreteras, los pantanos y saneamientos de orden secundario, y no sucede lo propio con los caminos de hierro, á pesar de haber dispuesto el art. 74 de la misma que las concesiones de obras subvencionadas se otorgarán por la corporación que facilite los auxilios, precepto no cumplido en materia de vías férreas por reservarse el Estado tal facultad hecha extensiva aun á los tranvías de motor de vapor.

(1) El impuesto de viajeros cobrado en Francia en las líneas de interés local, es la cuarta parte del aplicado á los ferrocarriles de interés general.

(2) Según la Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte presentada á la Junta general en 16 de Junio de 1897, entre los impuestos cobrados por el Tesoro en 1896 y las economías obtenidas en los transportes del correo, militares, etc., percibió el Estado 12,46 millones de pesetas, con cuya suma se hubiera podido repartir más del 5 por 100 de interés á los accionistas, que no cobran ningún dividendo. Resulta además que si éstos han perdido su capital, en cambio el Estado obtiene un buen rendimiento al invertido en las subvenciones concedidas.

Si en el ramo de carreteras se ha falseado por completo la ley saltando el Parlamento por encima de las informaciones administrativas, ha ocurrido lo mismo en materia de vías férreas, convirtiéndose en letra muerta los artículos más importantes de aquélla y de su reglamento.

Dispone el art. 28 que los particulares y compañías deben dirigirse al Ministro de Fomento para recabar la declaración de servicio público de la línea que intenten construir. Mas como el procedimiento administrativo exigía con frecuencia dos ó tres años de expedienteo, se tiró también por el atajo apelando á las Cortes para obtener las concesiones por sorpresa y sin ninguna clase de informes técnicos, con lo cual se han prejuzgado asuntos tan importantes como el de la latitud de la vía y la dirección del trazado.

De modo que aquí se legisla para no cumplir lo preceptuado, y el escollo de trazar reglas harto prolijas, que no engranan debidamente en un país cuya administración peca, aun en los servicios mejores, de perezosa, se salva atropellando cuanto represente estudio y método en las resoluciones de los Poderes públicos por la dictadura de las Cámaras.

Tal estado de cosas es insostenible, resultando absolutamente preciso que se practique el deslinde de funciones entre la Administración y el Parlamento. Para ello se debe simplificar mucho la tramitación de las concesiones, suprimiendo no pocos informes y señalando plazos para los necesarios, pero con la condición expresa de que nunca invadan el Congreso y el Senado las atribuciones propias de otras entidades.

Las empresas de ferrocarriles continuaron disfrutando de la franquicia de derechos de aduana mucho después del término de los diez años señalado en las concesiones, y con objeto de sujetarlas al pago de una tarifa fiscal, se consignó en el art. 19 de la ley de Presupuestos de 1876-77 que todas las compañías que no disfrutasen de subvención ni anticipo reintegrable satisfarían el 5 por 100 *ad valorem* por el ma-

terial introducido para construir las obras y explotarlas durante los diez primeros años.

La ley de Presupuestos del ejercicio inmediato elevó al 10 por 100 el derecho, haciéndolo extensivo á todas las líneas que hubiesen disfrutado franquicia y á las restantes que no estuvieran acogidas á la dictada un año antes, creándose así las tarifas especiales núm. 1 y núm. 2, basadas también en el privilegio y en el principio erróneo de fomentar la apertura de vías férreas matando el porvenir de la industria siderúrgica española.

En 6 de Julio de 1888 se dictó otra ley disponiendo que las concesiones de ferrocarriles se otorgasen en lo sucesivo con sujeción á la Tarifa núm. 1, y al promulgarse en 31 de Diciembre de 1891 el nuevo Arancel de Aduanas se consignó en el preámbulo la censura de «que la subvención indirecta concedida en la forma de exención de derechos, hace recaer sobre una sola é importantísima industria el sacrificio que toda la Nación debe hacer para facilitar la construcción de sus obras públicas.»

En 3 de Julio de 1896 presentó el Ministro de Fomento á las Cortes un proyecto de ley anulando las tarifas especiaciales núms. 1 y 2 y creando para sustituirlas otra nueva con el carácter de columna tercera del Arancel que, aprobada por las Cámaras, se puso en vigor desde 1.º de Enero de 1897.

Somos una excepción en materia de tarifas especiales que no existen en los países bien regidos, pero de todos modos se dió una satisfacción á la preterida industria del hierro y acero al señalar 45 pesetas de derechos á la tonelada de carriles procedentes de países extranjeros, aun cuando no se llegó al tipo de 60 pesetas de la segunda columna del Arancel español, ni al de 60 francos del vigente en Francia. En cambio, el derecho de las locomotoras quedó en 160 pesetas por tonelada que juzgamos insuficiente para que su fabricación adquiera entre nosotros verdadero vuelo.

II

Hecha la crítica de nuestra legislación del ramo y de las corruptelas introducidas, no vamos á entrar en pormenores concernientes al desarrollo de la red española durante los últimos 25 años, tanto por la concisión obligada en nuestro plan, como por el excelente estudio inserto en el novísimo Tomo II de la *Estadística de Obras Públicas* que comprunde la *Reseña histórica* de lo actuado en España desde 1830 en adelaute.

El número de kilómetros de vía normal y estrecha que había en explotación en 31 de Diciembre de 1896 era de 12.872, y como en igual fecha de 1874 ascendía á 5.869, resulta un aumento de 7.007 en 24 años con el promedio anual de 292 kilómetros y el máximo de 607 en 1895. La extensión de la red española en fin de 1898 la calculamos en unos 13.400 kilómetros.

Había en fin de 1896 531 kilómetros de tranvías en explotación y 108 en construcción.

El resumen de la red española de ferrocarriles era en la misma fecha el siguiente:

KILÓMETROS	Via normal.	Via estrecha.	TOTAL
En explotación	10.789	2.083	12.872
En construcción	589	562	1.151
Id. paralizada ó sin empezar las obras	1.008	1.079	2.087
Sin concesión definitiva	934	519	1.453
TOTAL	13.320	4.243	17.563

Para juzgar del desarrollo de nuestros ferrocarriles en relaciòn con el que alcanza en los países extranjeros tomamos de la citada *Estadística* algunos datos comparativos:

NACIONES	FERROCARRILES EN EXPLOTACIÓN	
	Por kilómetro cuadrado.	Por 10.000 habitantes.
Alemania	8,70	9,00
Austria-Hungría . . .	4,70	7,10
Reino Unido.	10,80	8,40
Francia.	7,60	10,60
Italia	5,3	4,90
Bélgica.	19,50	8,90
Suiza	8,60	11,70
Dinamarca.	5,80	10,00
España.	2,40	6,80
Estados Unidos. . . .	3,80	41,80
Canadá	0,20	36,00
Méjico	0,60	9,40

Si España queda por debajo de otros países más ricos y poblados en materia de vías férreas, el contraste es menos acentuado en este ramo de las comunicaciones que en otros, especialmente en el de carreteras vecinales:

NACIONES	Carreteras y caminos vecinales — *Kilómetros.*	Ferrocarriles. — *Kilómetros.*	Número de kilómetros de carreteras por uno de ferrocarril.
Francia	689.000	40.400	17,05
España	58.000	12.900	4,49

Según la revista *Industrie Eléctrique* la longitud de los tranvías eléctricos abiertos á la explotación era en 1.º de Enero de 1897 la que sigue:

NACIONES	KILÓMETROS
Alemania.	1.138
Francia	396
Suiza	146
Inglaterra.	134
Italia.	132
Austria-Hungría. . . .	106
Bélgica	69
España	61
Rusia	30
Suecia y Noruega. . .	24

Prevalecía al mediar el siglo en Europa la doctrina de que los medios de transporte constituyen una industria de carácter privado de la misma índole que las fábricas, las explotaciones mineras, los barcos de vela y de vapor, y las las empresas de diligencias.

Se habían construído en Prusia hasta el año 1850 todos los ferrocarriles por compañías concesionarias, pero se tuvo cuidado de establecer en los pliegos de condiciones, no sólo la cláusula de reversión al Estado, al término del plazo señalado, sino que se acentuó la tendencia á acelerarla por medio de numerosas cláusulas consignadas con el objeto de precipitar la caducidad.

El Estado prusiano que empezó por establecer la garantía de interés para los capitales invertidos en la apertura de la red se convirtió después en accionista, y con el propósito de atajar el espíritu de especulación y la subida exajerada del valor de los títulos emitidos estableció el impuesto progresivo sobre los dividendos.

Había en 1850 en aquel reino 1.200 kilómetros explotados por seis compañías. El Estado llevaba invertidos 20 millones de francos en acciones y prestó su garantía á razón del 3,50 por 100 á otros 129 millones.

Desde entonces emprendió con decisión la compra de las

vías férreas por entender que constituyendo como las carreteras un servicio público de gran trascendencia, deben estar administradas por el Gobierno, evitando en beneficio de la colectividad el agiotaje y el espíritu de lucro propio de las empresas. Construyó por cuenta propia algunas líneas, compró otras y obligó á la rescisión de las concesiones á las compañías que no habían cumplido estrictamente todas las condiciones del contrato.

Explotaba aquel Estado en 1858 2.400 kilómetros y las guerras de 1866 con Austria-Hungría y de 1870-71 con Francia, al demostrar el gran valor extratégico de estos instrumentos de transporte, le indujeron á extender la red.

Acarició el Príncipe de Bismarck en 1875 la idea de la adquisición por el nuevo Imperio de los ferrocarriles de los Estados confederados; pero encontró en Baviera, Sajonia y Wutemberg una resistencia que no pudo vencer, impulsando desde entonces la adquisición por el Estado prusiano de nuevas líneas pertenecientes á Compañías. En 1879 explotaba 9.000 kilómetros, ó sea próximamente la mitad de la red, y en 1895 28.000 kilómetros con inclusión de las instaladas en la Alsacia-Lorena. (1)

En toda la Confederación Alemana ha absorbido también la Administración pública los caminos de hierro, puesto que en 1.º de Mayo de 1896 pertenecían al Estado 42.331 kilómetros y solamente 4.571 á las Empresas particulares.

El ejemplo de Prusia, que desde sus victorias ejerce la hegemonía en Europa, cundió rápidamente á los imperios Austro-húngaro y Ruso, á Italia, Bélgica, Suecia y Noruega, y aun en la República Suiza se ocupan actualmente las Cámaras en la compra de la red de ferrocarriles que se someterá á un plebiscito; pero á fin de no dar excesiva extensión á esta reseña, omitiremos las vicisitudes que ha atravesado en aquellas naciones la adquisición por el Estado de las líneas férreas, por ser muy parecida su historia á la de la Confederación alemana.

(1) Hemos reproducido en esta parte varios párrafos de nuestra reciente *Monografía de los Caminos de Vizcaya.*

III

Ha dado origen á grandes controversias en todos los Parlamentos y en muchos Países el debate sobre las ventajas é inconvenientes de la explotación del Estado. La escuela economista ú ortodoxa fué radicalmente opuesta á la ingerencia de los Gobiernos, de las provincias y de los municipios en la gestión de toda clase de empresas, citándose siempre el ejemplo de Inglaterra, en donde la vigorosa iniciativa privada acumuló los capitales necesarios para instalar sus magníficos ferrocarriles, arrostrando todos los riesgos inherentes al establecimiento de tan vastos negocios.

Pero sin entrar en este estudio que exige gran amplitud, abona la explotación por el Estado la circunstancia de haberla adoptado casi todas las naciones importantes del continente; y si en Inglaterra no ha ocurrido lo propio, se ha hecho, en cambio, propietario de la red de telégrafos y han construído los Gobiernos de la India y de otras colonias muchas vías férreas y canales de riego. Por otra parte, aun cuando en la metrópoli pertenecen los caminos de hierro á empresas particulares, está demostrado que, á pesar de la competencia, las tarifas inglesas son para el transporte de mercancías las más caras de Europa.

He aquí el resumen de la distribución de las redes de diversos Países:

Años	NACIONES	Líneas del Estado. — *Kilómetros.*	DE COMPAÑÍAS: Explotadas por el Estado — *Kilómetros.*	DE COMPAÑÍAS: Explotadas por las Compañías. — *Kilómetros.*	TOTAL — *Kilómetros.*
1896	Alemania	42.331 [1]	280	4.291	46.902
1895	Austria	10.200	3.977	2.697	16.874
1895	Hungria. . . , . . .	7.521	4.521	1.130	13.172
1895	Rusia	21.766		13.550	35.316
1895	Id. en construcción .	7.631		3.531	11.162
1895	Bélgica	3.278		1.280	4.558
1896	Suecia y Noruega . .	3.269		6.486	9.755

[1] La red del Estado comprende 12.343 kilómetros de lineas de interés local.

Este cuadro demuestra la gran preponderancia adquirida por la explotación del Estado en los tres grandes imperios. Ocurre lo propio en Italia, ó sea en cuatro potencias de primer orden, siguiendo también el mismo rumbo varias naciones de menor importancia.

Desde la ley de 11 de Junio de 1842, que fué el primer paso dado en la nación vecina para constituir la red, se adoptó el principio de que el Estado debía costear la mayor parte de los gastos de establecimiento; los municipios pagaban dos terceras partes del importe de las expropiaciones y los concesionarios de las líneas suministraban la vía y el material móvil.

Había en 1848 3.500 kilómetros en explotación, que costaron 1.500.000.000 de francos, de los cuales sufragó el Tesoro francés dos terceras partes. El Imperio de Napoleón III estimuló las fusiones, constituyéndose las seis grandes Compañías con una extensión de 16.000 kilómetros; pero la crísis de 1857 quebrantó el crédito de las Sociedades y acudió en su auxilio el Estado, en los convenios hechos con las mismas en 1859, mediante el anticipo de las cantidades necesarias para el pago de los intereses y la amortización de sus obligaciones, asegurando al propio tiempo dividendos á los accionistas. Cuando hubiese excedentes, se debían emplear en el reintegro de los capitales prestados por el Estado, recargados de un rédito de 4 por 100, pudiendo aumentar los beneficios de los accionistas después de la amortización de esta deuda.

Estableció el sistema de la garantía de interés, asegurada por el Estado para crear la nueva red, pagando los gastos de construcción con obligaciones que disfrutaban el 4 por 100 de rédito y 0,665 por 100 de amortización anual. El excedente de los rendimientos de las líneas primitivas se destinaba á disminuir el desembolso del Estado que con este mecanismo se constituyó en consocio de las Compañías, viéndose obligado á examinar en todos sus detalles las cuentas anuales de la explotación de las vías férreas.

La ley de 1805 autorizó á los Consejos generales —Diputaciones Provinciales—de los departamentos para otorgar concesiones de líneas de interés local. Estas disfrutaron de algunas subvenciones; pero como no participaban de la garantía de interés, lo cual sucedió también con otras vías secundarias concedidas directamente por el Estado, resultó una masa de caminos de explotación ruinosa, que originó la compra de la llamada red nacional.

Se votó en 1879 el grandioso plan de obras públicas que lleva el nombre de su autor Mr. Freycinet, comprendiendo la construcción de 8.800 kilómetros de ferrocarriles. Según los convenios celebrados en 1883 con las Compañías, dió también el Estado la garantía de interés para la nueva red, pero con carácter de anticipo reintegrable al 4 por 100; en cambio, aquellas Sociedades se obligaron á contribuir con la suma de 25.000 francos por kilómetro para la vía, y otros 25.000 de material móvil; haciéndose cargo también de los déficits de la explotación, valuados desde 2.500 á 5.000 francos por kilómetro.

En la ley de Presupuestos del Estado se fija anualmente la partida concerniente á los gastos de nueva construcción de ferrocarriles. La garantía de interés exigió el desembolso de 93,84 millones de francos en 1892; subió á 106,26 en 1893 para bajar á 55,10 en 1896.

Las líneas extratégicas han costado 900.000.000 de francos y entran bajo el régimen de la garantía disminuyendo el rendimiento total de la red por no haberse ejecutado con miras comerciales ni de lucro.

La ley de 11 de Junio de 1880, relativa á los ferrocarriles de interés local y á los tranvías, [1] faculta al Estado para pagar la insuficiencia de los productos respecto de los gastos de explotación y el interés del capital invertido; pero debe obligarse la Diputación Provincial ó el Ayuntamiento á un desembolso igual ó mayor, no debiendo nunca exceder de

[1] La jurisprudencia francesa llama tranvías á los ferrocarriles que aprovechan las carreteras en más de la mitad de su longitud.

400.000 francos la subvención concedida por el Estado á cada departamento.

Durante el año 1895 se explotaron en Francia 3.506 kilómetros de ferrocarriles y tranvías provinciales sujetos á la garantía del Estado, que después de pagar los gastos sólo dejaron un beneficio neto de 834.000 francos, exigiendo del Erario una suma de 3.173.000.

En 31 de Diciembre del mismo año comprendía la red:

	Kilómetros
Líneas concedidas á las Compañías. . .	33.592
De propiedad del Estado	3.973
Ferrocarriles de interés local	3.871
TOTAL. . .	41.436

De cuanto antecede se deduce, que las líneas que figuran á nombre de las compañías principales están completamente supeditadas al Estado por un mecanismo bastante complicado. El capital acciones se reduce al emitido para la construcción de la antigua red, y por los convenios posteriores se han convertido en títulos de interés casi inalterable y garantizado, así como la masa de obligaciones colocadas para los caminos más modernos, de modo que si no pertenecen todos los ferrocarriles al Estado les falta poco, careciendo de independencia las empresas.

La explotación de las vías férreas se hace en la Península exclusivamente por sociedades y particulares, salvo contadas excepciones en que se halla temporalmente á cargo del Estado por haberse tenido que incautar de algunas líneas á causa de su mala situación económica y de ciertos trozos construídos por el mismo, por la Diputación de Vizcaya y otras corporaciones.

Se ha visto que la tendencia general se encamina actualmente á considerar el servicio de caminos de hierro como una función del Gobierno. No obstante en España ha estado á punto de otorgarse á las grandes Compañías la prórroga de las concesiones á fin de allegar algunos recursos para

las aventuras guerreras de los últimos años, y mientras no se establezca la debida separación entre la perturbadora acción política y las funciones administrativas ofrecería nuevos peligros la explotación de la red por cuenta del Estado.

IV

Nuestra carencia de legislación concerniente á los ferrocarriles de interés local nos obliga á examinar con algún detenimiento la ley vigente en Francia de 11 de Junio de 1880 y algunas disposiciones suplementarias.

Según lo prevenido en el artículo 2.º, los consejos generales acuerdan, después de la información abierta por el Prefecto, las condiciones de cada concesión respecto del trazado, de las obras y de la explotación del camino, facultades que se reservan al consejo municipal cuando se trata de ramales comprendidos dentro de su término.

De aquí se desprende que hay en Francia gran consideración hacia las corporaciones provinciales y los ayuntamientos que contrasta con el espíritu absorbente del Gobierno español que se reserva siempre todas las atribuciones, y tras de abrumar con insoportables impuestos á las compañías locales, exige la reversión al Estado que las esquilma aun en los casos en que solo reciben subvenciones de las diputaciones provinciales.

Con objeto de que los proyectos ofrezcan toda clase de garantías técnicas, dispone la ley francesa que se sometan siempre al examen del Consejo General de Puentes y Calzadas y al Consejo de Estado. Exige además la ley de 1880 que la utilidad pública se decrete por una ley. Quéjanse con razón en el país vecino de esta traba, porque resulta la anomalía de que se autoriza la construcción de ramales en la red de interés general sin necesidad de llenar aquel requisito.

Pero obsérvese la diferencia esencial con la jurisprudencia española. Aquí las Cortes invaden las funciones meramente

administrativas, y allí se instruyen los expedientes con las formalidades prescritas, limitándose el Parlamento á declarar el derecho á la expropiación forzosa; es decir, que las diversas entidades se mueven en la República vecina en sus respectivas órbitas mientras impera aquí el absolutismo de las Cámaras.

Respecto de los tranvías—cuya definición se ha consignado anteriormente—prevalece también en Francia el principio justo de que los conceda el dueño de la carretera en donde han de instalarse, es decir, el Estado en las nacionales, el Consejo General en las que pertenecen á los departamentos y el Ayuntamiento en los caminos vecinales y rurales. No por esto se desprende el Gobierno de la alta dirección en estas concesiones, puesto que dicta reglas uniformes con objeto de imprimirles la unidad necesaria, y exige que se declare la utilidad pública, previa la oportuna información, por decreto del Consejo de Estado.

Desde la ley de 1865 dictada en tiempo del Imperio están facultados los consejos generales para otorgar las concesiones de vías férreas de interés local, aun cuando sometiéndolas á las garantías establecidas en la ley de 1880.

Con el sistema adoptado se deja en completa libertad á los departamentos y á los pueblos para promover las líneas secundarias y para fijar la naturaleza de los auxilios, entrando después el Estado á imponerse un sacrificio generalmente igual. Es decir, que si la Provincia, los ayuntamientos y los particulares interesados se comprometen á conceder una garantía de interés de 1.500 francos por kilómetro, acuden al Gobierno que reconoce una obligación análoga ó sea en junto 3.000 francos para el concesionario. De esta manera se evita, ó por lo menos se reduce, la apertura de líneas inútiles y se asegura la cooperación activa y la vigilancia de las corporaciones locales y de los particulares interesados en el aumento de los rendimientos; y el Estado, que impone tributos sobre el tráfico y el servicio gratuito de correos, cumple con un deber, auxiliando á

las compañías modestas, mientras en España desempeña el papel de padrastro, limitándose á imponerlas una legislación poco equitativa.

Según el art. 13 de la mencionada ley francesa de ferrocarriles, se ha indicado ya que el Estado puede satisfacer para cubrir la garantía del 5 % una cantidad igual á la señalada por los auxilios locales. Esta subvención comprende: 1.° Una cantidad anual de 500 francos por kilómetro en explotación. 2.° La cuarta parte de la cantidad necesaria para que la recaudación llegue á 10.000 francos por kilómetro para las vías férreas que puedan recibir el material móvil de la red principal, y á 8.000 francos en las restantes. 3.° En ningún caso la subvención del Estado hará rebasar la cifra del ingreso bruto de 10.500 y 8.500 francos respectivamente, ni del 5 % el interés del capital invertido.

Tanto los auxilios como los límites del rendimiento por kilómetro son menores en los tranvías, ó sean las líneas establecidas en contacto con las carreteras en más de la mitad de su recorrido.

La misma ley prohibe las subvenciones no reintegrables que anteriormente se concedían á veces aun á Empresas de pingües rendimientos; previniendo el art. 11, «que en cuanto el producto bruto de una línea llegue á ser suficiente para cubrir los gastos de explotación y el 6 % del capital de establecimiento, la mitad del excedente se repartirá entre el Estado, el departamento y los pueblos interesados en la proporción de los anticipos hechos por cada entidad hasta su completo reembolso sin abono de interés.

La base del auxilio de las provincias es por lo tanto reintegrable, medida acertada, no sólo para evitar á las arcas de las diputaciones y ayuntamientos desembolsos innecesarios, sino que con este sistema se impone la economía y el orden en la instalación de las vías férreas, huyendo de toda clase de gastos supérfluos en las modestas líneas de interés local.

Las combinaciones adoptadas por más de cincuenta de-

partamentos franceses se dividen en cuatro procedimientos distintos.

1.° Garantía del 5 °/₀ de interés á todo el capital invertido y de los gastos de explotación.

2.° Garantía del 5 °/₀ al capital de establecimiento limitado á una cantidad alzada.

3.° Subvención en metálico reembolsable cuando los ingresos excedan del 6 °/₀ del capital.

4.° Sistema mixto de subvención en ciertas obras, con reconocimiento de la garantía de interés para el resto.

En el primer caso adelanta el concesionario todos los fondos necesarios para la construcción; el Departamento paga anualmente la diferencia entre la cifra garantizada y el rendimiento neto con el carácter de anticipo reintegrable cuando las utilidades excedan del 6 °/₀.

Han adoptado estas bases la Gironda, Allier, Bocas del Ródano, Marne, Alto Marne, Drôme, Meuse, Cher, Somme, Sena y Marne, etc.

El segundo método sólo garantiza el interés de un capital fijado de antemano y se ha adoptado en los Bajos Pirineos, Las Landas, el Gers y el Norte.

El tercer sistema se funda en el razonamiento hecho por algunos consejos generales, de que saldrán más económicas las líneas en que se auxilie al concesionario con capital para las obras por las mayores dificultades de los particulares al colocar los empréstitos. Los departamentos de Var y de la Mancha han subvencionado con 31.700 francos por kilómetro más todos los terrenos, y la Dordogne con 45.000 francos por igual unidad.

Los de Sarthe y de Indre y Loire han adoptado el cuarto método. El primero ha costeado por su cuenta todas las explanaciones, entregando además al concesionario 29.500 francos por kilómetro, el cual entrega á la Provincia los productos anuales después de deducidos los gastos de explotación. El de Indre y Loire construyó por completo sus vías férreas, entregándolas á la industria privada que

instaló el material móvil y el servicio de viajeros y mercancías con la oportuna garantía. [1]

De está reseña se deduce la importancia de los sacrificios que se imponen los Consejos generales franceses para impulsar la construcción de los ferrocarriles secundarios, y ocurre lo propio en otras naciones.

En el año 1888 se distribuyeron en Bélgica los gastos de esta índole del modo siguiente:

El Estado, el	27,67 %
Las Provincias, el	27,62
Los Municipios, el	40,13
Los particulares, el.	4,58
TOTAL.	100,00

V

En la mencionada *Estadística de Obras públicas* se discute el tema *Desarrollo conveniente de la red de ferrocarriles.*

A la pregunta de «¿cuántos kilómetros faltan?» responde, que es difícil contestar. Observa, sin embargo, que antes de acometer nuevas empresas procede examinar, si de las establecidas obtiene el país el máximo beneficio, añadiendo que la construcción de vías férreas exige una población con hábitos de trabajo y ahorro; un suelo feraz ó industrias importantes y, sobre todo, el *capital* acumulado á fuerza de economía.

«La producción anual de la agricultura é industria española es aproximadamente la quinta parte de la francesa, y en cambio, la densidad ferroviaria por kilómetro cuadrado es la tercera parte. El comercio de importación y exportación alcanza el sexto.»

Presenta estos datos comparativos para indicar la cautela

[1] Estos últimos datos alcanzan hasta el año 1889.

con que se debe proceder en la extensión de la red de ferrocarriles. Aun en países ricos, como Francia, ha descendido notablemente el ingreso medio por kilómetro, á medida que se abría á la explotación una gran masa de líneas nuevas. El promedio del rendimiento fué de 43.968 francos y después de la ejecución del vasto plan de Freycinet bajó en 1887 á 32.764 para subir en 1896 á 36.011 francos.

«¿Podemos aventurarnos en España á esas resoluciones atrevidas, no contando más que con 17 ó 18.000 pesetas de producto bruto, y dadas las condiciones de nuestro país? Inglaterra, Alemania, Francia, Suiza y Bèlgica se bastan por sí solas para proporcionar capitales á las empresas y aun les sobran para exportarlos al extranjero, mientras España tiene necesidad de recurrir al exterior si ha de encontrarlos.»

Se propone, en resumen, que la red de interés general sólo se extienda á medida de la riqueza del país, procurando darle más vida por medio de una zona de atracción dotada de líneas secundarias, tranvías de diversos sistemas, caminos vecinales etc. En cambio, aconseja la construcción de una nueva red de ferrocarriles económicos forzando las pendientes y curvas, aunque conservando en ciertos casos la vía normal y aceptando en otros la estrecha.

Opinamos que falta bastante para terminar las arterias principales, y en cuanto entre la Nación en un período de desahogo, se debe acometer la reforma. Todo ha quedado anticuado en nuestros ferrocarriles; la vía de 32,50 kilogramos de peso por metro es muy débil para alcanzar grandes velocidades, las locomotoras son también de insuficiente potencia; falta la doble vía en algunos trayectos especialmente cerca de la Corte y es hora de acortar algunos largos rodeos, como el del ferrocarril del Norte al llevar los trenes por Valladolid.

Por Real decreto de 16 de Marzo de 1888 se nombró una Comisión encargada de la formación del ante proyecto del plan de ferrocarriles secundarios. Ultimado su estudio se

publicó en Enero de 1893 concediendo el plazo de un mes para que las corporaciones, funcionarios públicos, sociedades y particulares expusieran las modificaciones que creyeran convenientes.

En la legislatura de 1887-88 presentó el Gobierno á las Cortes un proyecto de ley para la construcción de aquella red de vías férreas. Establecía en el preámbulo la necesidad de abarcar además de las líneas de servicio general y particular otro grupo para el que no se adaptaban los preceptos de la legislación vigente.

Se adoptó, por regla general, y salvo determinadas excepciones, la latitud de un metro para la vía y se obligaba el Estado á garantizar durante los diez primeros años de la explotación el interés anual del 5 por 100 al capital invertido siempre que no excediera de 80.000 pesetas por kilómetro. A la líneas secundarias no subvencionadas se les relevaba por el período de diez años del pago de derechos al Estado por la adquisición de inmuebles, en razón de los dividendos repartidos, del impuesto sobre viajeros y transporte de mercancías y se les dispensaba también de la obligación de prestar gratuitamente los servicios de correos, telégrafos y de conducción de presos y penados.

Reproducido el proyecto de ley con algunas variantes, se votó por el Congreso de los Diputados en 30 de Junio de 1890 extendiendo la garantía de interés al período de veinte años al mismo tiempo que se subía el tipo al 6 por 100. En cambio, se omitían las exenciones muy justificadas para los ferrocarriles no subvencionados que se han mencionado al tratar del primitivo proyecto de ley. Pasó el asunto al Senado, pero se cerraron las Cortes sin que se aprobase el dictamen de la Comisión y tampoco dieron resultado algunas tentativas hechas en las legislaturas siguientes para que prosperase el plan.

Arredró la importancia de la carga que había de pesar sobre el Tesoro, pero á nuestro juicio tenían estos proyectos otros defectos capitales.

Mientras hay una masa de ferrocarriles secundarios en explotación que sufren los rigores del fisco, se establecería un régimen de castas al asegurar á otros el 6 por 100 de interés. Aun prescindiendo de esta desigualdad, la garantía ofrecida se hubiera convertido en pasto del desenfrenado caciquismo, construyéndose las líneas más improductivas siempre que contasen con el apoyo de alguno de los señores feudales de nuestra política. Tienen además aquellos planes el defecto capital de inspirarse, aun para los servicios de líneas locales, en la omnipotencia del Estado y la abstracción completa de las corporaciones provinciales y municipales, lo cual no ocurre en el extranjero, en donde se ha huído del espíritu absorbente y centralizador que inspiraba las bases de la apertura de la nueva red.

Tendía el plan á constituir *grandes compañías de líneas modestas* y debe procurarse, por el contrario, formar pequeñas redes provinciales ó regionales explotadas por sociedades creadas en las mismas comarcas. Puede citarse en su apoyo el ejemplo de la Compañía de los ferrocarriles del Norte de Francia que segregó 1.400 kilómetros de su red principal para distribuirlos entre doce empresas.

Creemos que en un país perturbado como España, no puede idearse, dentro de la equidad y la justicia, otro estímulo más inaplicable que el régimen de la garantía de interés al capital invertido. Quítense norabuena las muchas trabas que pone el Estado á la construcción de vías férreas, y conceda subvenciones por kilómetro mediante la oportuna subasta para que los capitales se fijen en las zonas de mayores rendimientos impulsando la apertura de las líneas de algún porvenir, siendo esto preferible al empleo de capitales en zonas muertas que no llegarían á costear al término del plazo de garantía los gastos de explotación, viéndose el Estado obligado á incautarse de una gran masa de vías ruinosas.

Si antes de las últimas guerras era preciso obrar con prudencia para no comprometer el porvenir de la Hacienda,

despues de tan insensatos despilfarros se impone el juicio y la moderación en este linaje de empresas. Juzgamos exajerado el plan de ferrocarriles secundarios tal como se trazó, que originaría una nueva crisis económica por su excesivo desarrollo y consideramos, en cambio, que procede abrir cuanto antes las redes de caminos provinciales y vecinales bajo la base de la prestación personal, porque si en nuestros distritos rurales falta el capital para construir vías férreas, sobran en cambio brazos cuyo útil empleo puede proporcionarnos muchas carreteras que despierten el tráfico y la circulación hacia los ferrocarriles.

La nueva red de caminos de hierro no debe exceder interín se enriquezca mucho la Nación de la longitud de 4.000 kilómetros. Se ha partido en los proyectos anteriores de un costo de 80.000 pesetas por kilómetro y si el Estado concediera como subvención el promedio de 20.000 pesetas ó sea el 25 por 100 del presupuesto, el desembolso de 80 millones de pesetas repartido en ocho anualidades sería llevadero, y si las provincias y municipios cooperaban con otros auxilios de 5 á 10.000 pesetas por kilómetro, los estímulos serían suficientes para promover la apertura de todas las vías férreas que tengan alguna razón de ser, lográndose además la ventaja de dejar olvidadas las más improductivas.

VI

La ley de aguas de 3 de Agosto de 1866 constituyó un código de los más completos que regían á la sazón, habiéndose adelantado España á otras naciones en ordenar esta compleja legislación, sin duda, por las antiguas tradiciones de sus riegos y artefactos.

Pero las bases de Obras públicas de 1868 dejaron en suspenso varios artículos de aquella ley y el espíritu descentralizador que las informaba, así como la ley de Canales y Pantanos de 1870 minaron sus fundamentos, dictándose en

13 de Junio de 1879 otra nueva en la que se separaron las aguas marítimas de las terrestres comprendiéndolas en la ley de Puertos. Se introdujeron otras muchas alteraciones cuyo alcance puede consultarse en los *Comentarios, referencias* y *notas críticas* publicadas por el Ingeniero y Abogado D. Melchor Palau.

Las concesiones de aguas tomaron notable desarrollo desde la ley de 1879, según se deduce del examen de las *Colecciones legislativas*. Por Real decreto de 10 de Noviembre de 1882 se concedieron á la Sociedad del *Canal de Urgel* los beneficios de la ley de Canales y Pantanos de 1870 dando efecto retroactivo á sus disposiciones.

Con objeto de estimular los riegos se promulgó la ley de 27 de Julio de 1883 dictando reglas para la concesión de auxilios á las empresas constructoras de canales y pantanos de interés público. No podrá exceder la subvención del 30 por 100 del coste presupuesto de las obras; concediéndose por separado un premio inferior á 250 pesetas por litro continuo utilizado en cada segundo. El Gobierno quedó facultado para sustituir el auxilio del 30 por 100 por una cantidad equivalente entregada en obras de dificil ejecución. En ningún caso deberá superar el importe de la subvención y del premio, del 40 por 100 de los gastos de establecimiento.

Por Real orden de 25 de Julio de 1884 se aprobaron los modelos de Ordenanzas y Reglamentos para los Sindicatos y Jurados de riegos redactados por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y en 9 de Abril de 1885 se dictó el Reglamento para la ejecución de la ley de auxilios á las Empresas de Canales y Pantanos de riego.

La novísima *Estadística de Obras públicas* antes citada contiene en el tomo II extensos pormenores concernientes al ramo de *Ríos* y *Canales*, que aparecen divididos en los siguientes capítulos: I Datos hidrográficos. II Navegación interior. III Riegos. IV Fuerza Motriz. V Abastecimiento de aguas. VI Defensa contra las inundaciones. VII Conclusión.

Consigna en el primero el resultado de numerosos aforos practicados por los ingenieros de las Divisiones hidrológicas en las vertientes de los ríos principales de la Península. El capítulo de Navegación interior comprende, las monografías de los cursos de aguas más importantes deduciéndose de las noticias consignadas que si hasta la Restauración se hizo poco en España para hacer navegables los ríos, durante los últimos 24 años se ha hecho aun menos en este ramo salvo en las vías marítimas.

Nuestros canales navegables se reducen al Imperial de Aragón y el de Castilla cuyo tráfico ha decaído notablemente por efecto de la competencia con los ferrocarriles paralelos. Se trabaja en la prolongación del primero hacia Quinto para extender los riegos hallándose administrado por una Junta, pero el empréstito emitido para las obras está garantizado por el Estado á consecuencia del escaso sobrante que deja la explotación del Canal. Entre ambas vías miden solo 296 kilómetros, hallándonos en punto á navegación interior, por efecto de nuestro quebrado suelo y la escasez de aguas de nuestros ríos, en una situación muy desventajosa respecto de Francia en donde cuentan con un total de 12.000 kilómetros entre cauces y acequias navegables.

Se calculan en 900.000 hectáreas de regadío las que tiene España distribuídas en la forma siguiente:

	Hectáreas.
Vertiente de los Pirineos orientales . .	20.000
Cuenca del Ebro	236.000
Región del Nordeste	180.000
Vertiente meridional	56.000
Cuenca del Guadalquivir	35.000
Del Guadiana	21.000
Del Tajo	30.000
Del Duero	102.000
Región occidental de Galicia	200.000
Vertiente septentrional	20.000
	900.000

Según los estudios practicados se pueden regar otras 1.600.000 hectáreas y como el promedio del costo ha resultado en los diez canales más importantes de España que son el de Urgel, la Infanta, Llobregat, Esla, Guadalentín, Guadiaro, Genil, Henares, Guadiana y Motril de 252 pesetas por hectárea subiendo á 300 con inclusión de los intereses, se necesitarán 480 millones de pesetas para extender el riego á toda la superficie suceptible de recibir sus beneficios en la Península.

Las diversas monografías sobre acequias de riego y pantanos insertas en la *Estadística de Obras públicas* demuestran la escasa ó ninguna remuneración que por regla general han alcanzado las grandes empresas de riegos, hecho demostrado anteriormente por la Junta Consultiva de Caminos en sus *Datos históricos acerca de todos los pantanos construídos en España*. En cambio, producen grandes beneficios al Estado por la multiplicación de la riqueza y el aumento consiguiente del importe de las contribuciones, así es que los Gobiernos costean los canales importantes en Bélgica, Italia y la India inglesa ó les conceden fuertes subvenciones en Francia, Alemania y otras naciones.

En España se ha entrado en el buen camino de auxiliar esta clase de obras y aun se dictó en 1896 la ley para costear las del Canal de Aragón y Cataluña. ¡Cuán distinta sería la situación del país si como decía Jove Llanos un siglo ha, se hubieran empleado en el fomento de la riqueza los capitales inmensos malbaratados en guerras tan estériles como desastrosas!

El Gobierno español tiene que tomar en lo sucesivo una parte más activa en el desarrollo de los riegos. Para ello es menester reformar las Divisiones hidrológicas á fin de que se facilite la acción de la iniciativa privada preparando los proyectos cuya realización pueda encomendarse á los propietarios interesados, y los de mayor vuelo deben también promoverse mediante estudios concienzudos formulados por los Ingenieros del Estado.

Durante el año 1896 importaron las subvenciones satisfechas á las Empresas de Canales y Pantanos y las cantidades invertidas en obras costeadas por la Administración la suma de 739.978 pesetas.

Dada la escasez de agua de nuestros ríos hay que fomentar, sobre todo, la construcción de embalses ó pantanos reformando la ley vigente en sentido de concederles mayores auxilios que á las acequias de riego. También se debe proceder á repoblar los montes como medio eficaz de atraer las lluvias á nuestros asolados campos.

La Estadística contiene curiosas monografías sobre riegos; otras del abastecimiento de aguas de Jerez, Cádiz, Logroño y Madrid y de las defensas contra las inundaciones, especialmente en las provincias de Levante.

La ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880 los clasificó en puertos de interés general de primero y segundo orden, y de interés local, ó sean provinciales y municipales. Debían destinarse los de interés general al comercio marítimo de varias provincias por sus comunicaciones directas con los principales centros de producción de la Península, y los de interés local habían de ser los fondeaderos dedicados al tráfico de las comarcas.

Se declararon de interés general y de primer orden: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo, y de segundo orden: Almería, Avilés, Ceuta, Coruña, Gijón, Huelva, Pasajes, San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife.

Para que los puertos de interés local puedan pasar á la categoría de interés general exige el art. 15 de la ley «que su comercio se extienda á otras localidades territorios y provincias, recayendo la declaración por medio de una ley.»

He aquí el portillo por donde también se ha falseado la de Puertos de 1880 incluyéndose entre las obras de interés general, por el favor, una porción de fondeaderos desprovistos de ferrocarril y de comercio, y dedicados casi exclusivamente á albergue de lanchas de pesca; costea en ellos

el Estado los muelles, quedando en cambio aplazadas indefinidamente las obras de otros puertos de mayor importancia.

Los de interés general se ejecutan en España por el Estado, las Juntas de Obras de puerto, y en ciertos casos, mediante concesiones otorgadas á compañías ó particulares.

Creadas aquellas Juntas en el período revolucionario, han prestado generalmente un concurso eficaz á la construcción de nuestros puertos, contribuyendo á imprimir á las obras el espíritu mercantil indispensable para su buen éxito, á evitar resistencias en el cobro de los impuestos, facilitando la emisión de los empréstitos, y la buena gestión de tan cuantiosos intereses. Este sistema se halla generalizado en Inglaterra y da excelentes resultados.

Por las razones expuestas somos completamente contrarios al espíritu absorbente y centralizador que ha inspirado el novísimo Reglamento de 7 de Agosto de 1898, encaminado á quebrantar la autoridad de las Juntas y de sus directores técnicos, con las atribuciones concedidas á los delegados especiales, rueda que á nuestro entender ha de resultar, por regla general, inútil y perturbadora puesto que los Ingenieros de las Juntas son de nombramiento Real y ostentan la representación del Ministerio de Fomento.

Los puertos en donde funcionan estas Corporaciones son: Almería, Palma de Mallorca, Barcelona, Coruña, Huelva, Málaga, Cartagena, Gijón, Vigo, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Bilbao y Ría de Guernica y basta recordar el estado de los fondeaderos españoles treinta años há para convencerse del extraordinario progreso alcanzado en este ramo de las Obras públicas.

Costéanse los trabajos con impuestos locales y subvenciones del Estado. Estas oscilaron en 1896 entre 50.000 y 500.000 pesetas concediéndose el máximo para las obras de la Coruña, Sevilla, Málaga, Cartagena y Valencia. El desembolso total hecho por el Estado en concepto de auxilios y de obras ascendió á 6.053.924 pesetas que con

otros 8.829.827 invertidos por las Juntas hacen subir los gastos á 14.883.751 pesetas en el referido ejercicio.

La longitud de los muelles construídos en los puertos españoles hasta el fin de 1896 era de 72,10 kilómetros.

Según la *Estadística de Obras públicas* van gastados hasta el año 1898 200 millones de pesetas en las obras de puertos, calculando que aun habrá que invertir otros 402 para terminarlos, incluídos 253 de las que quedan todavía por proyectar.

Comprende aquel libro muchos detalles concernientes á los trabajos hechos en los puertos durante los años 1895 y 96 así como los concernientes al alumbrado marítimo de la Península, islas adyacentes y costa de Africa, y al servicio de boyas y balizas.

VII

Los ensanches de poblaciones que constituyen, como se ha visto anteriormente, una organización genuinamente española, digna de servir de modelo á otros países, se rigen por la ley de 22 de Diciembre de 1876 que derogó la de 29 de Junio de 1864.

La legislación vigente es bastante confusa é imperfecta y se impone la necesidad de reformarla por completo. Intentó que los propietarios estuviesen obligados á ceder gratuitamente el quinto de sus fincas con destino á las nuevas calles, mas aparte de que en nada se funda aquel principio, puesto que las vías públicas ocupan una proporción variable y muchas veces mayor que dicha parte alícuota; no desarrolla la ley el pensamiento, resultando un verdadero caos sus preceptos. En el Ensanche de Bilbao establecimos como condición precisa para que el Ayuntamiento acogiese los proyectos de apertura de calles, iniciados por los particulares, la cesión gratuita—por regla general—de todos los terrenos ocupados por las mismas, y aun sin contar con el

amparo de la ley, ésta ha sido la base principal planteada con buen éxito al crear los nuevos barrios.

Se promulgó en 12 de Marzo de 1895 otra ley de Mejora y saneamiento de poblaciones, encaminada á preparar la reforma interior de las de más de 30.000 almas. Establece el jurado de expropiaciones compuesto del Alcalde, varios arquitectos y propietarios, dictando diversas reglas para hacer las tasaciones, pero á nuestro juicio, mientras no se modifique la ley de Expropiación se tropezará con obstáculos serios en la realización de esta clase de reformas.

Nada decimos de la organización del ramo de Obras públicas, ya expuesta anteriormente en sus líneas generales, sobre todo, por hallarse minuciosamente descrita en el tomo II de la *Estadística*. Y al llegar al término de nuestra empresa, en estos momentos supremos, en que ante la magnitud de la catástrofe nacional, se han exhalado tantas quejas y dirigido tantas recriminaciones contra los organismos políticos y administrativos causantes del terrible naufragio, la imparcialidad obliga á reconocer que sólo han salido á la superficie censuras parciales y de detalle respecto del importante servicio de Obras públicas.

Exije sin embargo reformas importantes: á nuestro juicio, los Directores generales deben ser técnicos y de los más competentes en los cuerpos respectivos; es menester estimular en todos los servicios con mano enérgica el cumplimiento del deber, castigar duramente la desidia y negligencia, y premiar el celo y la laboriosidad, restableciendo en la Administración española el rigor y la disciplina, lo cual exige bastantes cambios desde el Ministerio al servicio ordinario.

Resumiendo cuanto se ha expuesto anteriormente. Hay que poner coto á la perturbación que introduce nuestro Parlamento en todos los planes de Obras públicas.

Se debe limitar la red de carreteras del Estado á 40.000 kilómetros llegando en todo caso y en un período largo á 45.000. Se emprenderá en cambio sin pérdida de tiempo la

apertura de 60.000 kilómetros de caminos provinciales, aprovechando al efecto el importante recurso de la prestación personal bajo las bases antes desarrolladas.

En cuanto quede debidamente organizado el servicio de carreteras provinciales se procederá á crear la red vecinal, que no deberá bajar de la longitud de otros 60.000 kilómetros.

Se acometerá la red de ferrocarriles secundarios con arreglo á un plan bastante más modesto del formado en 1890, desistiendo del sistema de garantía de interés por sus graves inconvenientes, para sustituirlo con auxilios directos.

Nuestro Gobierno debe atender con interés preferente al desarrollo agrícola, fomentando al efecto con mucho vigor los riegos y especialmente la construcción de embalses. Al efecto, convendrá dedicar el personal necesario para estudiar los proyectos de pantanos y de acequias grandes y pequeñas, y estimular con verdadero empeño este ramo importante de la riqueza nacional.

En punto á la construcción de puertos, están los trabajos mejor encauzados, siendo conveniente que se fortalezca la acción de las Juntas, derogando el nuevo reglamento que cercena su autoridad y facultades.

En el alumbrado marítimo queda por hacer la sustitución de los aparatos antiguos de los faros por otros modernos y mejorar bastante el sistema de valizamiento.

Se dirá que después de la bancarrota que nos ha acarreado nuestro divorcio con la realidad, no ha de presentarse ocasión propicia para desarrollar un extenso plan de obras públicas. Creemos, en efecto, que no debemos dejarnos seducir por proyectos grandiosos como el formulado por Mr. Freycinet después de las derrotas de Francia, basado en el desembolso de 5.700 millones de francos; pero sin intentar la imitación de tan gigantescos trabajos dentro de nuestra modestia,— que resultaron excesivos áun para la rica nación vecina—no debe llegar el encogimiento del país hasta el abandono de sus obras públicas que resulta-

ría funesto y contraproducente para el porvenir de España.

Ha ostentado la actual centuria la bandera de un progreso material insólito, iniciado con los inventos del vapor aplicado á la locomoción terrestre y marítima, y coronado con los prodigios de la tracción eléctrica, señalándose el último cuarto del siglo por un vuelo extraordinario de la Ingeniería.

Los países anglo-sajones han perseverado en su audacia para realizar obras extraordinarias. En 1874 se inauguraba el puente de San Luis sobre el Misisipí con un arco central metálico de 158 metros de luz, y al colgado del Niágara de 250^{m} sucedió en 1883 el de Brooklyn formado por combinación de una viga armada y del puente colgado de sistema rígido que salvó el vano de 436^{m} en su tramo central para dar paso á los trenes de las vías férreas. Se ha instalado en Chicago un puente levadizo de $39{,}60^{m}$ de luz que se eleva con ascensores para dejar expedito el paso á los buques de alto bordo.

Nos sorprendió Francia en la Exposición universal de 1889 con la torre Eiffel de 300 metros de altura y en el año siguiente se inauguraba cerca de Edimburgo el grandioso puente-grúa del Forth con arcos gigantescos de 521 metros de luz.

Las obras grandiosas se han extendido á diversos países con el carácter cosmopolita que caracteriza á los adelantos modernos. El viaducto de Sabarit en Francia tiene arcos de 165 metros y 108 de altura; el de Paderno en Italia respectivamente 150^{m} y 85; el de Seyrig en Oporto 180^{m} y 90^{m} y el de Malleco en Chile, de vigas rectas, con tramos de 70^{m} y 85^{m} de elevación.

En cuanto á proyectos sorprendentes, se formularon varios para cruzar en túnel el Canal de la Mancha ó con asombrosos viaductos. Esta solución la estudió el ilustre Ingeniero español D. José de Echegaray, así como los señores Schneider y Compañía de la fábrica francesa del Creusot. Se ha proyectado para el puerto de Sidney (Australia) un

puente-grúa del sistema Forth con arcos inferiores, sólo en 19 metros á los de aquella obra colosal, y para la bahía de Hudson se proyectó diez años ha un puente colgado con el tramo central de 800 metros.

No ha quedado España completamente rezagada en este movimiento de progreso universal. Débese á D. Alberto Palacio el invento del magnífico puente trasbordador de Portugalete titulado *Vizcaya* de 150 metros de luz dotado de una canasta colgada que traslada de una á otra margen con regularidad admirable á los viajeros suspendidos desde el tablero situado á altura de 45,00 metros. Le auxilió en las instalaciones el constructor y fabricante francés Mr. Arnodin quien ha perfeccionado en Francia los puentes colgados rígidos adoptando los sistemas radial, reticular y mixto en sus proyectos.

Por último, la apertura de túneles como el de San Gotardo y varios instalados bajo el lecho de los ríos, los hermosos puentes de hormigón hidráulico, el aumento constante de la velocidad de los trenes y las maravillas de la electricidad que han de aplicarse pronto á la locomoción de las vías férreas constituyen una serie inmensa de progresos realizados que han originado una revolución completa en los transportes y vislumbrándose la aurora de nuevas y asombrosas transformaciones para la centuria que se avecina.

Como síntesis final de esta obra deducimos, que la decadencia de España se debió en gran parte, durante la Casa de Austria, al espíritu romántico que miraba con total menosprecio el desarrollo de los intereses materiales, que son precisamente el nervio de las naciones bien formadas, y después de los tremendos fracasos antiguos y modernos se impone un cambio completo de rumbo en la dirección de este país desdichado.

Para condensar en breves palabras el programa de los nuevos derroteros, hemos expuesto recientemente en la sesión de clausura de la Asamblea de las Cámaras de Co-

mercio de Zaragoza nuestras ideas en la materia, en estos términos:

España necesita dos cosas esenciales si ha de reconstituirse: *Celebrar los funerales de D. Quijote de la Mancha aventando sus cenizas* y adoptar como lema de su regeneración el apotegma de que *Es preciso ser fuertes* persiguiendo este fin primordial en un largo período de orden, de paz, de recogimiento, de moralidad y de trabajo que acreciente el patrimonio nacional hasta alcanzar la riqueza y el saber, bases imprescindibles para la fortaleza de las naciones.



INDICE

Páginas

INTRODUCCIÓN

ÉPOCA PRIMERA

DESDE LA MÁS REMOTA ANTIGÜEDAD HASTA EL ADVENIMIENTO DE LA CASA DE AUSTRIA.

CAPÍTULO I.

DOMINACIÓN DE LOS FENICIOS, CARTAGINESES Y ROMANOS.

CAPÍTULO II

La Edad Media hasta la decadencia del Califato.

CAPÍTULO III

Continuación de la Reconquista hasta el fallecimiento de Enrique IV.

CAPÍTULO IV

Reinado de los Reyes Católicos y Regencias de D. Fernando.

CAPÍTULO V

Los Reyes Católicos y las Regencias de D. Fernando *(Continuación)*.

ÉPOCA SEGUNDA

Reinados de Carlos I y Felipe II

CAPÍTULO I

Navegación y riegos.

CAPÍTULO II

Obras de caminos y de puertos

CAPÍTULO III

Conducción de trenes de artillería. Viajes regios.

CAPÍTULO II

Viajes de monarcas y de personas ilustres.

CAPÍTULO III

Medios de transporte.—Progreso de la decadencia.

ÉPOCA CUARTA

LA CASA DE BORBÓN HASTA LA MUERTE DE FERNANDO VII.

CAPÍTULO I

FELIPE V Y FERNANDO VI (1)

CAPÍTULO II

CARLOS III.

(1) El brevísimo tiempo en que ocupó el Trono Luis I nos induce á no mencionarlo por su escasa influencia en el ramo de Obras públicas.

CAPÍTULO III

CARLOS III *(Continuación)*.

CAPÍTULO IV

CARLOS IV Y FERNANDO VII.

CAPÍTULO II

ISABEL II.—(*Continuación*)

Páginas

CAPÍTULO III

Período revolucionario

CAPÍTULO IV

La Restauración

Nuevo régimen de Obras públicas. Carreteras del Estado.

Páginas

CAPÍTULO V

La Restauración.—(*Continuación.*)

Caminos provinciales y vecinales,

CAPÍTULO VI

La Restauración.—(*Conclusión.*)

Vías férreas. Canales y puertos. Asuntos generales.



LIBROS PUBLICADOS POR EL AUTOR

Discursos, informes y documentos del período de su Alcaldía en Bilbao, 244 páginas en folio. Año 1880.

Expropiación forzosa por causa de utilidad pública. Folleto de 67 paginas en 8.° Año 1886.

El Arte Industrial en España. 550 páginas en 4.° Año 1892.

Estudios de Administración municipal. 240 páginas en 8.° Año 1893.

Relaciones comerciales entre la Península y las Antillas. 336 páginas en 4.° Año 1895.

Colección de discursos y artículos sobre tratados de comercio y aranceles. 266 páginas en 4.° Año 1896.

Conferencias y artículos de revista. Tres volúmenes.

El Problema Cubano. 260 páginas en 8.° Año 1898.

Monografía de los Caminos de Vizcaya. 208 páginas en 4.° Año 1898.

Las Obras públicas en España, Estudio histórico. 600 páginas en 4.° Año 1899.

OBRAS DE INGENIERÍA

Teoría del cálculo de las vigas rectas. 86 páginas en folio y dos láminas. Año 1870.

Proyecto y construcción de un puente sobre el río Guadalhorce. 124 páginas en 4.° y 5 láminas. Año 1871.

Proyecto de ensanche de Bilbao. 114 páginas en 4.° y una lámina (en colaboración). Año 1878.

Idem del Puente de hierro de San Francisco en la ría de Bilbao. 75 páginas en 4.° y 3 láminas. Año 1881.

Ferrocarriles de Vía ancha y de Vía estrecha con un Apéndice. 234 páginas y 4 láminas en 4.° Año 1885 y 1888.

Memorias impresas de los ferrocarriles de Amorevieta á Guernica, de Bilbao á Portugalete y del proyectado de Zumárraga á Zumaya. 140 páginas en 4.° Años 1884 y 1889.



